MAQUINAS DE GUERRA

141

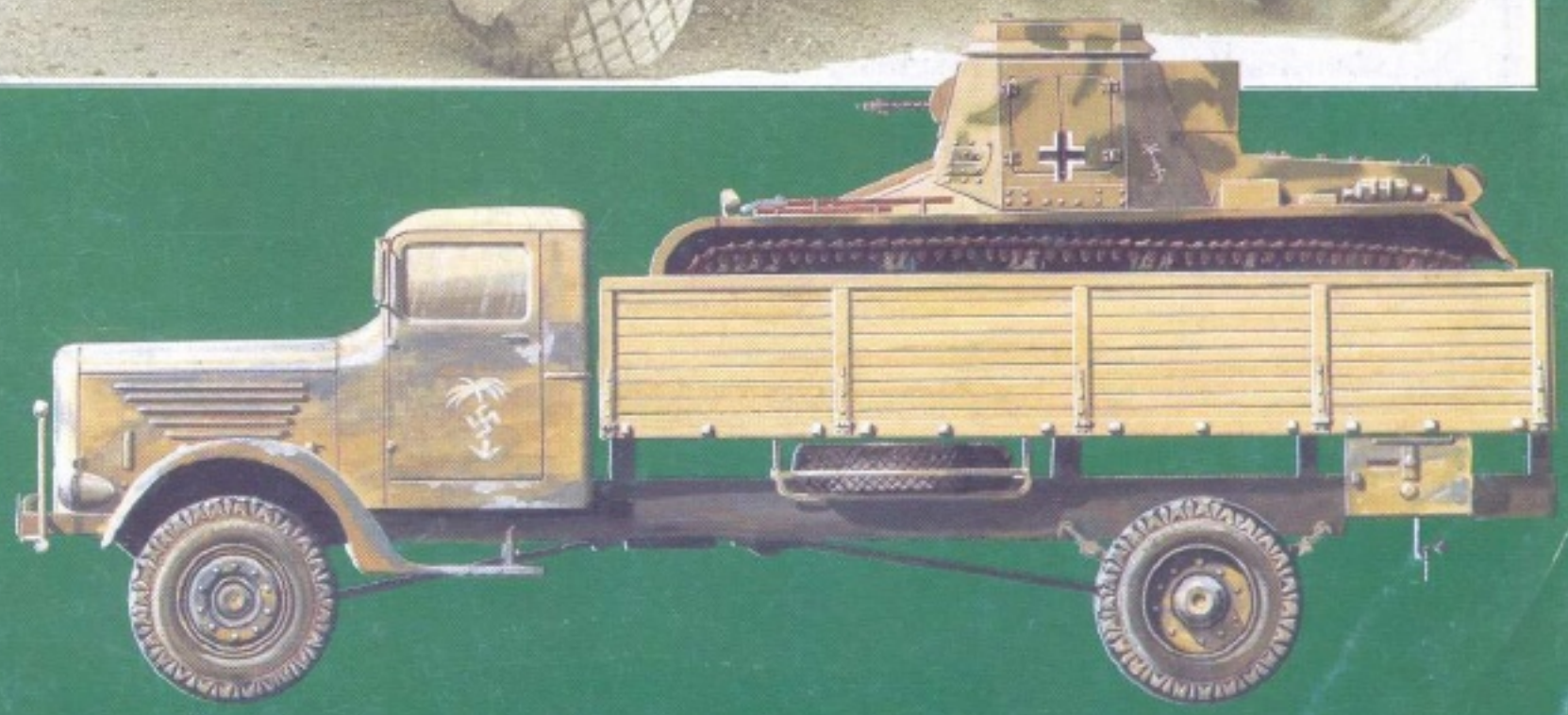
ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

PLANETA-AGOSTINI

Camiones de la segunda guerra mundial

9 788439 502722
10141

225
C
215 PTAS.
SIN IVA
H.SANABRIA
14.70
DIGT
DICOSA S.A.



MAQUINAS DE GUERRA

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

Volumen 12 - Fascículo 141

Publicada por Planeta - De Agostini, S.A., Barcelona-Madrid

Presidente: José M. Lara
Consejero Delegado: Jesús Domingo
Director General Editorial: José Mas
Director Editorial: Gerardo Romero
Jefe de Redacción: Gerardo Solé
Asesor técnico: Juan Ant.º Guerrero
Coordinador editorial: GEARCO
Realización gráfica: Luis F. Balaguer
Colaboradores: Stan Morse, Juan Ant.º Guerrero

Aribau, 185, 1.º. P8021 Barcelona
Tel. (93) 209 80 22 - Télex. 93392 EPPA

MAQUINAS DE GUERRA - ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX es una obra que consta de 120 fascículos de aparición semanal, encuadernables en 10 volúmenes.
Cada fascículo consta de 20 páginas interiores y sus correspondientes cubiertas. Con el fascículo que completa cada uno de los volúmenes, se pondrán a la venta las tapas para su encuadernación. Además, coleccionando la tercera y cuarta páginas de cubierta se obtendrá un interesante dossier encuadernable sobre LAS FUERZAS ARMADAS DEL MUNDO.

© 1983, Aerospace Publishing, Ltd., London
© 1986, Editorial Planeta-De Agostini, S.A., Barcelona

I.S.B.N. fascículos: 84-395-0272-9
tomo 12: 84-395-0377-6
obra completa: 84-395-0271-0
Depósito Legal: B-26.119-1984
Comercializa en Argentina
Sudamericana - Planeta S.A. (Editores)
Humberto I. 555 Bs. As. (Argentina)

Fotocomposición: ITC, Witardo, 43. 08014 Barcelona
Impreso en Chile por Impresora EME CUATRO LTDA.
Origen y Procedencia chilena. 1987
Distribuye para Argentina: DICOSA S.A.
Lavalle 1616 Cap. Fed.
Tel.: 46-1033/6886/5714
Capital: Huesca - Sanabria S.A.
Av. Finochietto 1602 - Cap. Fed.
Tel.: 23-3463/3510
Interior: D.G.P.
H. Irigoyen 1450, Cap. Fed.
Tel.: 38-9800/9266

Pida a su proveedor habitual que le reserve su ejemplar de MAQUINAS DE GUERRA.
Comprando su fascículo todas las semanas y en el mismo quiosco, usted conseguirá un servicio más rápido, pues nos permite realizar la distribución a los puntos de venta con la mayor precisión.
Si por cualquier circunstancia, durante el periodo de publicación de esta obra, le faltara algún ejemplar, solicítelo directamente a su proveedor habitual.
Planeta-De Agostini, S.A. garantiza la publicación de todos los fascículos que componen esta obra, independientemente de la difusión que merezca cada uno de ellos.

En el próximo fascículo:

BUQUES DE ASALTO DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

La capacidad de los Aliados de realizar asaltos anfibios contribuyó a la posterior derrota de las potencias del Eje. Su desarrollo fue asombrosamente corto: tras la caída de Francia quedó claro que los Aliados tendrían que desembarcar en Europa, al tiempo que la guerra en el Pacífico exigía la creación de una nueva forma de combate.

PLANETA-AGOSTINI

Camiones de la II guerra mundial

Las maniobras estratégicas de gran movilidad efectuadas por las fuerzas acorazadas en la segunda guerra mundial pudieron realizarse gracias a la mecanización generalizada del transporte; sin flotas masivas de camiones, la* Blitzkrieg *no hubiera sido posible.

Las cabezas tractoras fueron un elemento esencial en la guerra acorazada, por su capacidad para el transporte de los carros de combate a distancias largas.

Imperial War Museum

Nunca hubo antes de ésta un conflicto de tan alta movilidad como la segunda guerra mundial y tampoco después de ella.

Desde el comienzo, con la *Blitzkrieg* alemana en Polonia, el conflicto se apoyó en la movilidad para realizar ataques fuera del territorio nacional. Durante los primeros días, se puso gran confianza en la velocidad y la eficacia de la embestida acorazada a la que respaldaría una línea de suministros móvil. Por desgracia para los alemanes, la mayor parte de su línea de suministros todavía era de tracción animal y el número de los vehículos disponibles de transporte a motor, inadecuado para la misión. En contraste con este despliegue, la Fuerza Expedicionaria británica, llegada a Francia en 1939, era una formación totalmente mecanizada.

Quizás la pérdida en Francia de unos 90 000 vehículos constituyó una bendición para la organización de transporte británica, pues se eliminó toda la «madera muerta» que, de otro modo, se hubiera utilizado y seguido en producción, hasta impedir con ello el paso a nuevas ideas. La ya crónica escasez de transportes obligó a la introducción de tipos provisionales hasta la entrada en producción de modelos específicos en grandes cantidades. La *Commonwealth*, con todo su potencial, recibió encargos para producir estos modelos, requeridos con tanta urgencia. Canadá hizo una contribución, desproporcionada en relación a su pequeña industria automotriz, con su serie de camiones tácticos de ruedas que variaban desde los 4×4 de 15 quintales hasta los 6×6 de tres toneladas fabricados desde 1940 a 1943 con distintos tipos de cabinas. Durante la primera etapa, los chasis y cabinas canadienses se construyeron según diseños de este país, pero siguiendo características británicas. Las primeras cajas de madera se sustituyeron después por carrocerías de acero prensado.

Pronto la invasión de Europa estuvo en las mentes aliadas y se dedicaron considerables esfuerzos a equipar a los inmensos ejércitos que realizarían el ataque a través de ésta hacia Alemania. Ello requería un sistema de suministros a una escala no considerada hasta entonces. La producción de camiones se convirtió en prioritaria y urgente durante los dos o tres años siguientes. Así, la industria de camiones británica comenzó a fabricar sus propios vehículos de cuatro ruedas, entre éstos los Bedford, Ford, Karrier y Thornycroft, además de Albion, en cabeza. Una vez que el asalto aliado hubiese conseguido el suficiente ímpetu, las líneas de suministros se extenderían con rapidez y en la búsqueda de soluciones a este problema, se pusieron también en producción camiones de hasta 10 toneladas.

Durante la segunda guerra mundial el principal proveedor de camiones militares fue EE UU, aunque al principio su industria respondió con lentitud a las necesidades, cada vez en aumento, de su propio Ejército y al por aquellas fechas, famoso sistema de Préstamos y Arriendos a Gran Bretaña. Sin embargo, al ponerse en pie de guerra todo el poderío industrial norteamericano, se fabricaron miles de camiones que oscilaron desde los Dodge 4 × 4 de 3/4 toneladas a las inmensas máquinas motrices Mack y a los transportes Diamond T.

La espina dorsal del Ejército norteamericano fue el camión GMC de 2 1/2 toneladas, del que vemos un ejemplar en 1944, mientras desembarca en Salerno. Por entonces, las necesidades logísticas del Ejército norteamericano habían crecido de forma considerable.

US Army

CANADA/AUSTRALIA

Camiones canadienses y australianos

Para cubrir su necesidad urgente sobre transporte a motor, Gran Bretaña se apoyó en la *Commonwealth* parcialmente y dentro de esta organización el principal proveedor fue Canadá. Este país, una vez en pie de guerra, debió equipar sus propios ejércitos al ser de origen civil todos los camiones en servicio en aquellas fechas. A comienzos de 1937, la Ford de Canadá había empezado a fabricar camiones de 15 quintales basados en líneas similares a los de diseño británico. La General Motors, también de Canadá, participó en esta planificación. El vehículo experimental de Ford se fabricó sin demasiadas prisas en la planta de Windsor y el modelo piloto se hizo sobre un chasis Ford V-8 con ruedas y neumáticos importados de Gran Bretaña. Al finalizar el año, el vehículo se puso a prueba en el entonces pequeño polígono de evaluación del Ejército en Camp Petawawa, cerca de Otawa. Al llegar se descubrió el cambio de las especificaciones a la tracción a las cuatro ruedas. Sin embargo, el modelo demostró sus magníficas condiciones y el Chasis de Patrón Militar Canadiense constituiría la base de muchos camiones de 15 y 8 quintales. En 1940, empezó a surgir el patrón normalizado de camión canadiense con transmisión a las cuatro ruedas y en julio del mismo año, después de Dunkerque, Gran Bretaña realizó un encargo preliminar de 7 000 vehículos. En 1941 Canadá era el principal proveedor de camiones ligeros y medios del Imperio. La regularización fue, una vez más, de vital importancia con una gama de camiones que incluía vehículos de 8, 15 y 30 quintales y 4 × 4 de 3 toneladas, 6 × 4 de 3 toneladas y 6 × 6 de 3 toneladas. A lo largo de las distintas etapas del desarrollo se produjeron varias cabinas canadienses: la llamada número 11 se caracterizaba por un radiador montado en el exterior del capó, la número 12 tenía el radiador dentro del mismo, la número 13 procedía de un diseño completamente revisado que permitía más espacio interno y una mejor colocación de los pedales y también presentaba un parabrisas delantero abatible y la número 43 era una 13 con techo de loneta.

El 4×4 de 3 toneladas se convirtió en el elemento principal de la producción canadiense y fue un vehículo seguro, fabricado tanto por la Ford como por la Chevrolet. Las variaciones de la carrocería fueron considerables y sólo pueden tratarse brevemente en este texto. Todos los modelos se fabricaron para la función de servicio general, algunos con carrocerías de madera y otros con las mismas de acero prensado; varios modelos eran de gasolina o de agua, transportes de artillería, carrocerías para montajes radiotelegráficos, vehículos de maquinaria (modelos que variaban desde los montajes de 15 quintales con unidades de soldadura hasta talleres equipados completamente) oficinas, ambulancias y otros vehículos de servicios sanitarios. Canadá también suministró muchos modelos convencionales procedentes de todos los grandes fabricantes, equipados con ruedas, neumáticos y carrocerías militares.

La participación australiana no llegó a ser a tan gran escala y la mayor parte de los camiones producidos pertenecían a la gama ligera. La mayoría de los camiones medios y ligeros se suministraron en forma de componentes o de chasis y cabina, casi siempre desde Canadá, a los que se añadían carrocerías de construcción locales. Todos los Ford canadienses se reensamblaban en la planta subsidiaria de Ford en Geelong, en el estado de Victoria, a unos 50 km al oeste de Melbourne.

Arriba. Un Chevrolet WA de 1940 con la configuración desarrollada para las operaciones en el norte de África por el LRDG. El vehículo de la ilustración lleva una ametralladora Lewis detrás de la cabina y una antiaérea Browning M1919 de 7,65 mm en ella.

Imperial War Museum

Dos camiones Chevrolet atraviesan una zona rocosa del desierto dotados con un interesante surtido de armas, entre las que se incluye un cañón contracarro Boys.

Características

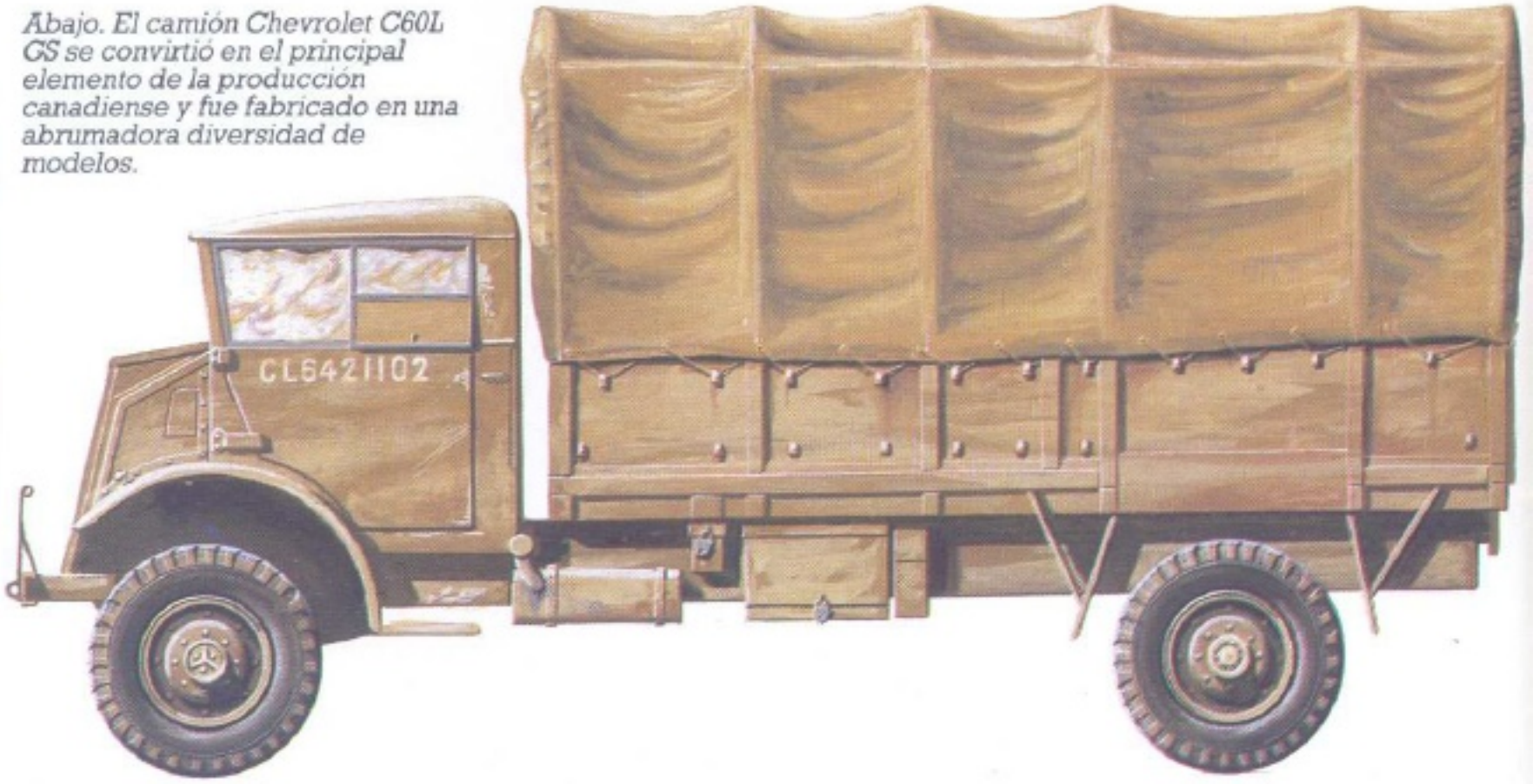
Ford F60

Planta motriz: un motor de gasolina de ocho cilindros en V Ford de 95 hp.
Dimensiones: longitud 6,20 m; anchura 2,29 m; altura 3,05 m.
Prestaciones: velocidad máxima 80 km/h; autonomía 270 km.

Imperial War Museum

Arriba. Este camión de construcción canadiense Ford de tres toneladas lleva una curiosa carga de equipo ligero. Los Ford canadienses también se fabricaron en Australia.

Abajo. El camión Chevrolet C60L GS se convirtió en el principal elemento de la producción canadiense y fue fabricado en una abrumadora diversidad de modelos.



El avance hacia Smolensko

El 22 de junio de 1941, Hitler lanzó la invasión más titánica de la historia, destinada a derrotar a la URSS antes del otoño. La punta de lanza del ataque consistió en dos ejércitos acorazados mandados por los generales Hoth y Guderian; su misión debía ser avanzar hacia Minsk y después hacia Smolensko, con lo que atraparían a las fuerzas soviéticas en una gigantesca bolsa.

Abajo. Vehículos de ruedas preceden en un pueblo soviético a un par de Panzer III *en el transcurso del triunfante avance alemán. Se reunieron más de medio millón de camiones para transportar suministros a la Wehrmacht en la Unión Soviética además de 300 000 caballos.*

«¡Cuando se lance Barbarroja, el mundo entero contendrá la respiración!», declaró Hitler, y, realmente, las fuerzas concentradas a lo largo de la frontera soviética, desde el círculo ártico hasta el mar Negro, a principios de aquel verano de 1942, representaban el mayor acopio de fuerza militar que hasta la fecha el mundo había visto.

Tres grupos de ejércitos alemanes tenían bajo su mando 80 divisiones de infantería, 18 acorazados y 12 motorizadas mientras, detrás de ellos, esperaban otras 21 divisiones de infantería, dos acorazados y una motorizada en reserva; unos dos millones de hombres, 3 200 carros de combate, 10 000 cañones. A mediados de junio ya estaban preparadas las reservas de munición, combustible y alimentos suficientes para el suministro a lo largo de un avance de 560 a 640 km, y 500 000 camiones esperaban en gigantescos aparcamientos desde el este de Prusia hasta Rumania para avanzar en cuanto se diera la orden. Para la mente moderna, la única cifra cuestionable (en realidad alarmante) que nacida de las estadísticas entre los planes de operación «Barbarroja», era la de «estabulación»: 300 000 caballos parecían destinados a desempeñar un papel aparentemente esencial en este monumental ejercicio militar.

La disposición de los grupos de ejércitos (y la dirección de sus avances) en gran parte estaba dictada por un factor geográfico ineludible, los pantanos del Pripet, una marisma prácticamente infranqueable de casi 160 km de norte a sur y unos 480 km de este a oeste, que dividía Bielorrusia desde Ucrania. Por ello, habría poco contacto durante la primera fase de la operación entre el Grupo de Ejércitos Sur, lanzado desde Lublin hacia Kiev y el trecho inferior del río Dnieper, y los Grupos Norte. Estos formaban el Grupo de Ejércitos Central, dirigido en principio hacia Smolensko, y después (por lo menos en los planes de los líderes militares) hacia Moscú; y el Grupo de Ejércitos Norte, lanzado desde el este de Prusia, primero hacia el lago Peipus, y después hacia Leningrado.

Potencial en el norte

En el sector norte descansaba el mayor peso del ataque: sumaban entre los dos grupos 50 divisiones de infantería, 13 acorazados y nueve motorizadas entre los que el Grupo Centro era el más fuerte. Bajo el mando del aristocrático *Generalfeld-marshall* Fedor von Bock, estaban dos ejércitos de infantería, el 9.° y el 4.° y dos formaciones acorazadas, el *III Panzergruppe*, bajo el mando del general Hermann Horth, y el *II Panzergruppe*, al mando del general Heinz Guderian. Estos eran los ejércitos cuyos comandantes pensaban ensombrecer la hazaña de Napoleón 129 años antes pues planeaban llegar a Moscú en menos de ocho semanas y sobre la marcha aniquilar al Ejército soviético.

Con esta esperanza les animaba Hitler, quien les había asegurado: «¡Sólo tenemos que dar un puntapié a la puerta y todo el podrido edificio ruso se vendrá abajo!».

Para Guderian, cuyo *Panzergruppe* se componía de tres cuerpos (XXIV, XLVI y XLVII) que comprendían cuatro divisiones *Panzer*, éste era el momento cumbre de su carrera militar. Estaba claro que él y Hoth dirigían las fuerzas más significativas de toda la operación y que podrían llevar a cabo la más excitante e importante hazaña militar del siglo, quizás de toda la historia.

La primera misión de Guderian consistió en lanzar su *Panzergruppe*, a través del río Bug, sobre cada flanco de la fortaleza de Brest-Litovsk, capturarla y después avanzar a toda prisa con su punta de lanza acorazada hacia la ciudad de Minsk, girar desde el sur hacia arriba para encontrarse con la punta de lanza de Hoth que descendía desde el norte. De este modo las fuerzas soviéticas quedarían aisladas tras sus frentes de ataque en una gigantesca bolsa en la que, desprovistas de suministros, no tendrían otra alternativa que rinderse.

En efecto, todo esto se consiguió en cinco días

Robert Hunt Library

y provocó un alborozo que parecía confirmar las predicciones de Hitler y el optimismo de los líderes de la *Wehrmacht*. Los carros de combate de la 18.ª División Acorazada vadearon el río Bug antes del amanecer de la mañana del ataque y el propio Guderian lo cruzó poco después en un bote de asalto, su XXIV Cuerpo capturó intactos todos los puentes inmediatos al sur de la fortaleza y, aunque la guarnición de Brest-Litovsk reaccionó con rapidez y organizó una decidida defensa que duró algunos días, las unidades móviles de Guderian la rebasaron.

El 24 se junio, sólo 60 horas después del lanzamiento del ataque, la 17.ª División Acorazada entraba en Slonim, a unos 160 km de la frontera y a mitad de camino del primer objetivo de los alemanes. Guderian visitó allí la división y participó en una escaramuza a poca distancia del pueblo de Rozana frente a la infantería soviética en la que incluso actuó como tirador de un vehículo antes de evitar, por los pelos, ser capturado por la infantería enemiga en el camino de vuelta a su puesto de mando. Guderian escapó de este destino con una rápida carrera a través de los sorprendidos soviéticos. Todo resultó muy excitante; y tres días después, en la tarde del 27 de junio, los primeros carros de combate de la 17.ª División Acorazada entraron en Minsk para encontrarse con la punta de lanza del *III Panzergruppe* de Hoth los cuales habían cubierto 320 km en cinco días y cumplido así la primera fase de su misión.

«Batalla ganada». Un soldado alemán pasa entre los despojos de la victoria, en un pueblo soviético. A pesar de que el avance de las divisiones Panzer *continuaban a un ritmo febril, los miles de soldados soviéticos que habían quedado aislados a menudo oponían una fuerte resistencia, sobre todo en los centros urbanos.*

Sin embargo, detrás de ellos habían dejado zonas aisladas ocupadas por tropas soviéticas que, a diferencia de aquellas fuerzas enemigas rodeadas el año anterior de igual modo en Francia, mostraron poca inclinación a abandonar las armas y rendirse. Existían cuatro de estos puntos: la fortaleza de Brest-Litovosk, seis divisiones alrededor de Bialystok, seis más en Volkovisk y otras 15 entre Novogrudok y la propia Minsk. La misión de contenerlas, destruirlas y capturarlas se le asignó, en las mentes de Hoth y Guderian, a la infantería del 4.º y 5.º Ejércitos, que culminaba impasible tras las divisiones *Panzer*.

Carreteras difíciles

El problema residía en el atraso de la infantería, ya que las carreteras reflejadas en los mapas «Barbarroja» en la mayoría de los casos resultaron ser pequeños caminos de tierra que quedaron reducidos rápidamente a polvo muy profundo sobre el que era imposible avanzar a más de 5 km/h. Además, el medio millón de camiones que se suponía transportaban no sólo tropas, sino también las consiguientes municiones y combustibles, procedía del botín obtenido en Francia, resultaron totalmente inadecuados para transportar cargas pesadas campo a través, aparte de no disponer de repuestos. Más aún, ya habían marchado desde Francia a través de media Europa y su kilometraje útil estaba consumido casi en su totalidad.

Robert Hunt Library

La 28.ª División Motorizada alcanzó el 16 de julio Smolensko. Sin embargo, numerosas divisiones soviéticas seguían en activo en el oeste y el avance se detuvo, quizás de modo fatídico, al vacilar Hitler ante los objetivos finales.

Como es lógico, surgieron las discusiones. Guderian y Hoth tenían el convencimiento de que debían seguir adelante de forma inmediata, primero hacia Smolensko y después en dirección a Moscú, seguros de lo decisivo de la velocidad en esta campaña. Con un estallido de esa insubordinación que marcaría después toda la invasión de la URSS, el 1 de julio Guderian y Hoth enviaron unidades *Panzer* hacia el siguiente obstáculo, el río Beresina, y su inmediato superior, el general Günther von Kluge, les amenazó con un consejo de guerra por hacerlo.

Éxito del T-34

El mismo día, por primera vez los carros de Guderian se encontraron con un carro de combate soviético T-34, que bloqueó su avance durante tres horas e inutilizó cinco carros de combate PzKpfz III; sólo pudo quitarlo de enmedio un ataque por detrás con un cañón de 88 mm. Por fortuna, no se encontraron más T-34 en la zona y más tarde, el 3 de julio, llegó la orden para la siguiente fase del avance. Así, desde su ilícita cabeza de puente sobre el Beresina, Guderian lanzó la 18.ª División Acorazada hacia el río Dnieper, objetivo alcanzado el 15 de julio.

En este lugar y día la división rechazó un contraataque soviético y después esperó hasta que los tres cuerpos del *Panzergruppe* estuvieran alineados a lo largo del río, entre Orsha y Stary Bykhov, con ambos flancos «en el aire», una organización de suministros cada vez más débil y la infantería de apoyo a dos semanas de camino por detrás de ellos. No es de extrañar que von Kluge se mostrase violento y al principio prohibiese expresamente cualquier otro intento de avance.

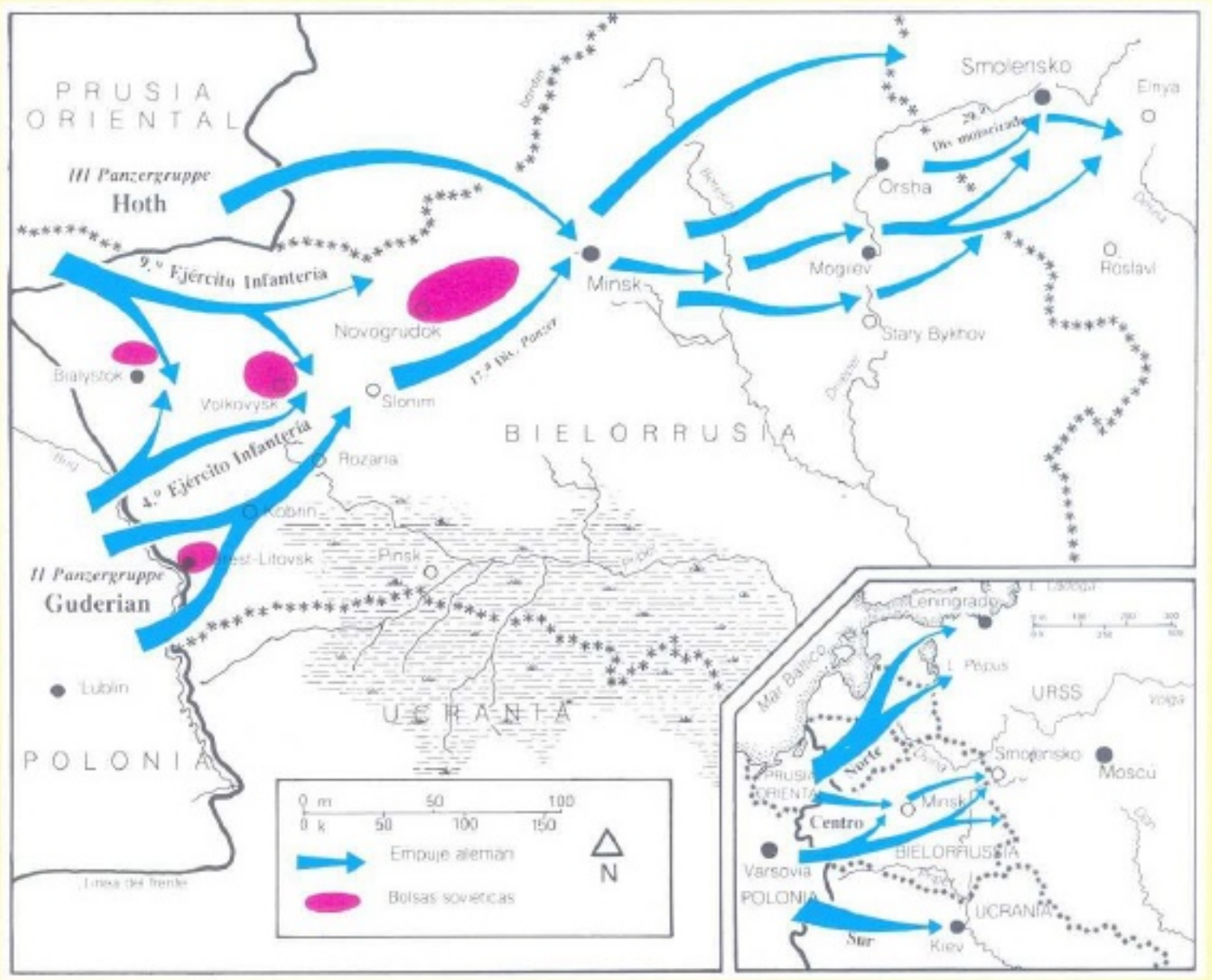
No obstante y ante la situación de que cada día que los alemanes esperaban allí, las defensas soviéticas podrían fortalecerse de forma que la misión de cruzar el Dnieper fuera imposible, si no se empleaba un grupo de ejército, finalmente, von Kluge cedió: «¡sus operaciones siempre estaban pendientes de un hilo!», refunfuñó, pero autorizó la siguiente fase.

Tres duras semanas

Las tres semanas siguientes se emplearon en el más duro combate que el *II Panzergruppe* había afrontado hasta entonces pués, aunque unidades avanzadas de la 29.ª División Motorizada el 16 de julio habían alcanzado Smolensko, todavía tenía lugar tras ellos un encarnizado combate y aún no había rasto de la punta de lanza del *III Panzergruppe* de Hoth. A lo largo de diez días, el *II Panzergruppe* tuvo tres objetivos separados que cumplir: impedir que las fuerzas soviéticas, que habían adelantado desde el cruce del Dnieper, escapasen al sur o al este; establecer contacto con el *III Panzergruppe*; que se abría paso duramente hacia abajo, desde el noroeste y, ampliar su presa en la zona este de Smolensko (hacia Roslavl y el río Desna, en Elnya) en una sólida cabeza de puente para el empuje final hacia la gran meta de los alemanes: Moscú.

Pero el 29 de julio, el ayudante de Hitler, coronel Schmundt, llegó al cuartel general de Guderian para felicitarle en nombre del *Führer* y traerle las Hojas de Roble para su Cruz de Caballero (Guderian fue el quinto hombre del Ejército en recibirlas) y también la primera sugerencia de cambio de planes.

Moscú podía esperar. Guderian, de momento, no debía seguir más hacia el este.



El asombroso ritmo de avance de Guderian preocupó no sólo a los soviéticos, sino también al Alto Mando alemán, que temía que las divisiones enemigas, ya dejadas atrás, todavía constituyeran una amenaza de modo que las unidades acorazadas se quedasen sin sus líneas de suministros.

Robert Hunt Library

Robert Hunt Library

Arriba. Durante toda la segunda guerra mundial una importante parte del transporte alemán aún continuaba de tracción animal y el transporte motorizado se concentró en las divisiones Panzer *y en las motorizadas.*

Izquierda. En el transcurso de la marcha hacia Moscú, en 1812, los veteranos de Napoleón se quejaron de que el calor y el polvo del verano ruso eran peores que en Egipto. Lo mismo sucedió para los alemanes en 1941; tras un deshielo primaveral tardío, las temperaturas subieron y el desgaste tanto de hombres como de vehículos pronto se cobró un fuerte tributo.

ALEMANIA

Camiones ligeros alemanes

Los camiones ligeros alemanes eran de diseño comercial 4 × 2, únicamente con unos detalles externos que los identificaba en el periodo anterior a la segunda guerra mundial como vehículos militares.

El Phaenomen Granit tenía un motor refrigerado por aire y se utilizó en grandes cantidades, en concreto en la función de ambulancia. Aunque el Granit era un vehículo útil para el transporte de equipo y suministros en carreteras duras, su capacidad campo a través dejaba mucho que desear. Se emitieron unas características para un camión 6 × 4 y la respuesta industrial fue inmediata. La Daimler-Benz ya construía su modelo 6 × 4 del Daimler-Benz G3 desde 1928, entre ellos muchos para el servicio ferroviario alemán. La Büssing-NAG de Braunschweig participó también con su Büssing-NAG G31, en producción desde 1933 a 1935. Mientras todos los vehículos estaban equipados de modo normalizado con motores de gasolina, además se instalaron unos pocos motores diesel de forma experimental. La Daimler-Benz, la Büssing-NAG y la Krupp produjeron chasis empleados como base para las carrocerías de vehículos acorazados. A pesar de estar aún en servicio durante la invasión de Polonia una amplia gama de tipos de vehículos, el programa Schell introdujo la idea de diseños de camiones unificados.

La Steyr de Austria produjo tres tipos básico: un camión de servicio general, un vehículo pesado de mando y uno de transporte de tropas, impulsados todos ellos por un motor de ocho cilindros en «V» refrigerado por aire. La Steyr también suministró un vehículo de carga Steyr Modelo 640 6 × 4 construido en versiones ambulancia y de mando.

Uno de los modelos utilizados con más frecuencia en los primeros días de la segunda guerra mundial fue el Krupp Kfz 81 6 × 4, usado generalmente como tractor de artillería, una función en la que dejó anticuado al anterior modelo de esta clase construido específicamente, el Kfz 69. El Krupp Boer, como se le conocía, estaba impulsado por un motor de cuatro cilindros opuestos en horizontal y disponía de suspensión global independiente.

Hungría construyó algunos vehículos: el Botond fue un vehículo 6 × 4 de transporte de tropas para 15 hombres. En Checoslovaquia, la Tatra produjo el Tatra T92, de dos toneladas, impulsado por un motor de ocho cilindros en «V»; este modelo se puso en acción por primera vez con el Ejército checo y más tarde con los alemanes. Los modelos Praga RV fueron tipos 6 × 4 también concebidos como camiones de servicio general, vehículos de radio y puestos de mando. Se diseñó el programa Schell para abandonar estos obsoletos vehículos 6 × 4, pero al ser la producción de modelos Schell insuficiente nunca se pudo colocar a la altura de la demanda de modo que los modelos más antiguos siguieron en servicio hasta el final de la guerra.

Robert Hunt Library

Características
Krupp Kfz 81
Planta motriz: un motor de cuatro cilindros Krupp M304 de 52 hp.
Dimensiones: longitud 4,95 m; anchura 1,95 m; altura 2,30 m.
Peso: 2 600 kg.

Abajo. El Krupp Kfz 81 (L2H43) tenía un motor «Boxer» refrigerado por aire y una suspensión totalmente independiente; se utilizó en muchas funciones diferentes, incluida la de tractor del cañón antiaéreo de 20 mm.

Los alemanes hicieron un amplio uso de los camiones ligeros y vehículos húngaros, checoslovacos y franceses capturados. Sus propios modelos, como este Krupp L2H43, eran similares a los británicos de seis ruedas.

ALEMANIA

Opel Blitz

A finales de los años treinta, el arsenal militar alemán presentaba un enorme problema logístico, con más de 100 tipos diversos de vehículos en servicio.

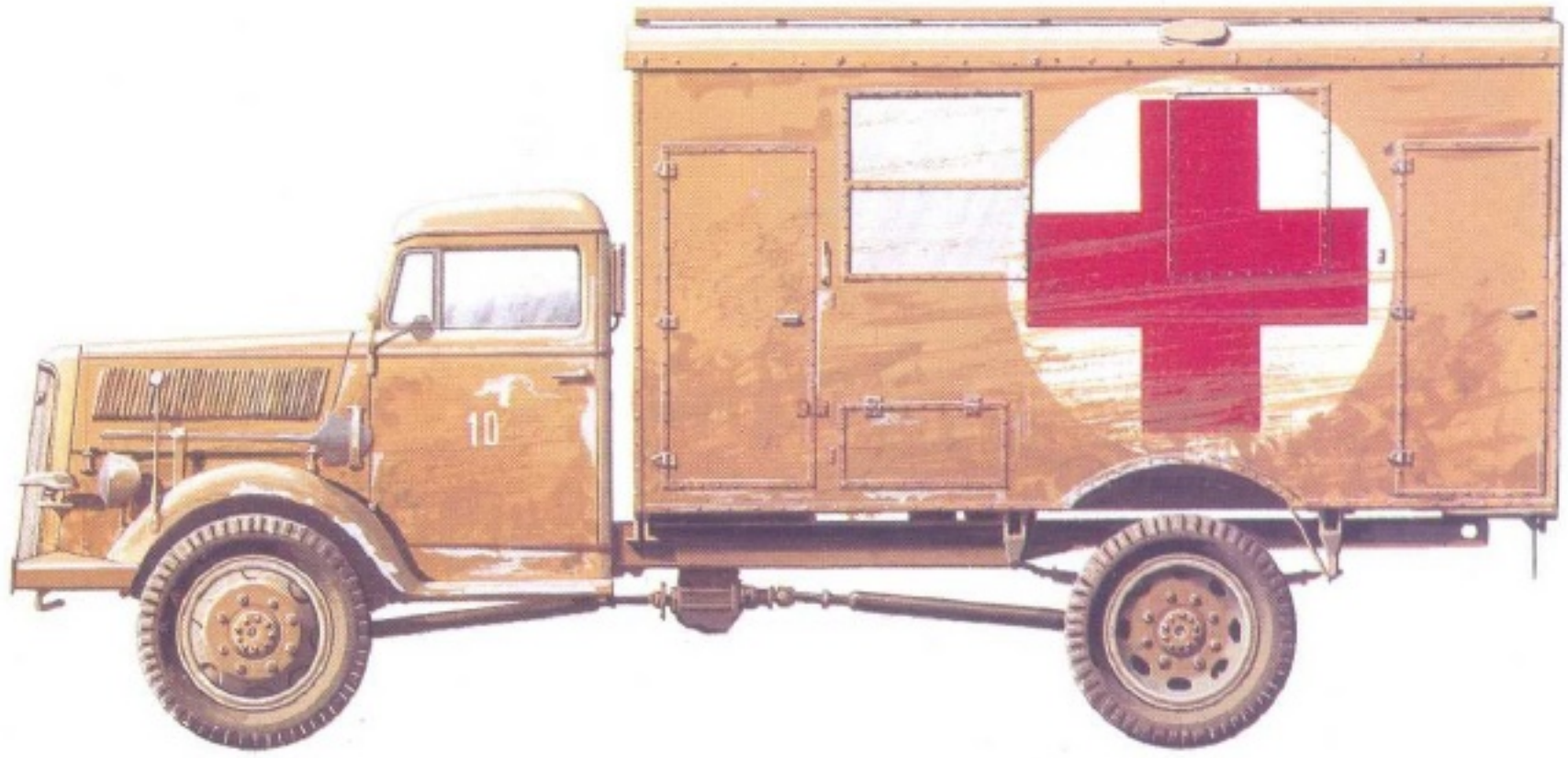
Se puso en marcha bajo el liderazgo del general von Schell, entonces director de mecanización un desesperado programa que intentaba racionalizar esta situación. Su meta iba encaminada a recortar la enorme cantidad de modelos y reducirla a un grado de regularización que, al finalizar el plan, permitiera tener sólo 30 tipos diferentes.

En la categoría media de tres toneladas, el diseño Opel alcanzó el mayor éxito. El Opel Blitz 4 × 2 tenía una disposición convencional y se caracterizaba por una cabina tipo comercial de acero prensado con carrocería de madera. Bajo el llamado programa Schell, todos los vehículos 4 × 2 se denominaron Typ S. El 4 × 2 se fabricó en muchas versiones diferentes, por ejemplo, para servicio general, cisterna de combustible, furgón de alojamiento, etc. Como la necesidad de unas mejores prestaciones campo a través resultaba apremiante, la Opel decidió producir, con el nombre de Typ A, un camión de tres toneladas y tracción en las cuatro ruedas; se basaba en el mismo diseño del vehículo básico que el Typ S. El añadido de un eje de transmisión frontal proporcionó unas ex-

Algunos Opel Blitz del Africa Korps *aparecen en una atestada carretera de Libia, en 1941. A pesar de toda su aureola como comandante de carros, Rommel descuidó de modo persistente la logística del* Africa Korps *e impuso una pesada carga a sus columnas de transporte.*

Imperial War Museum

traordinarias ventajas por encima de las del camión 4 × 2 normal, y la base de ruedas 4 × 4 se redujo en 15 cms. Una caja de cambios de dos velocidades dio al vehículo la oportunidad de contar con diez marchas hacia delante. Durante el período de producción de 1937 a 1944 se construyeron unos 70 000 camiones Opel Blitz, además de unos 25 000 modelos *Allrad* (tracción a las cuatro ruedas). Sin embargo, a finales de 1944, la fabricación quedó totalmente transtornada por los bombardeos aliados y el avance aliado a través de Europa y se realizaron planes, que resultaron infructuosos, para producir más vehículos en 1945. Las variaciones en el diseño del camión fueron numerosas. Las posibilidades del Blitz parecían interminables y los vehículos se emplearon como ambulancias de campaña, furgones de radio, y talleres móviles, por nombrar sólo unas cuantas. En el transcurso de la guerra, una vez constatada la escasez de las materias primas, en ocasiones casi desesperada, se hicieron las cabinas denominadas *Ersatz* de madera prensada. Durante las campañas de invierno en el frente del Este hasta los vehículos de cuatro ruedas quedaron detenidos y la Waffen-SS desarrolló un vehículo único de tres cuartos de oruga a partir de un Opel Typ A y de trenes de rodaje, de anticuados carros de combate PzKpfw I se acortó el eje trasero, se desplazó hacia delante el eje de transmisión para alinearse con la dentada, y, gracias a sus prestaciones, el Maultier, nombre con el que se bautizó, se aceptó para la producción normalizada.



Arriba. Un Opel Blitz Kfz 31 ambulancia. Los alemanes también emplearon ambulancias con chasis pesados y capturaron algunas, como el Austin K2.

Características
Opel Blitz
Planta motriz: un motor de gasolina de seis cilindros Opel de 73,5 hp.
Dimensiones: longitud 6,02 m; anchura 2,265 m; altura 2,175 m.
Peso: del chasis 2 100 kg; carga útil 3 290 kg.
Prestaciones: velocidad máxima 80 km/h; autonomía 410 km.

ALEMANIA

Camiones alemanes pesados

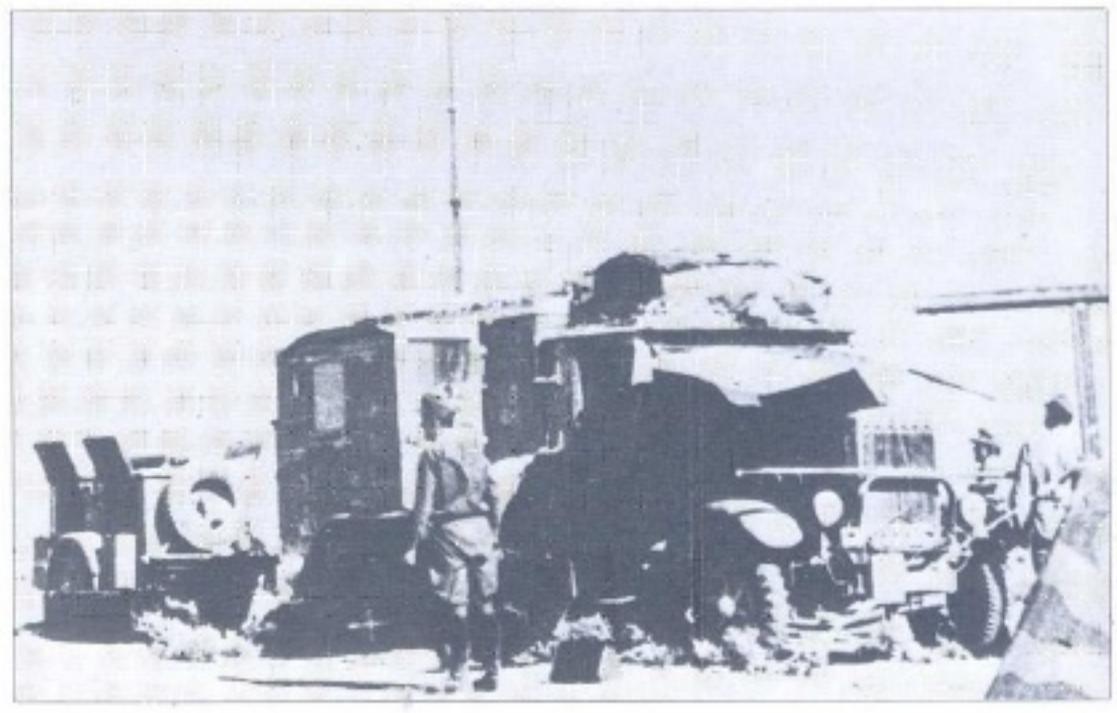
La mayoría de los camiones pesados alemanes básicamente eran vehículos de origen civil o modelos Typ S bajo el programa Schell. La mayoría fueron vehículos 4 × 2 de 1/2 a 6 toneladas como el MAN ML4500, también construido en Austria por la OAF. El Mercedes-Benz L4500A constituyó un ejemplo típico del tipo de vehículo alemán usado por la *Wehrmacht*. Impulsado por un motor diesel de seis cilindros Daimler-Benz OM67/4, formó parte de la espina dorsal del transporte del Ejército alemán y se construyó una variante sobre un chasis Mercedes con equipo antiaéreo móvil en la forma de un cañón Flak 41 de 37 mm.

Se hizo un intento de fabricar una unidad de transporte de carros para llevar carros PzKpfw I, y se utilizó una versión 4 × 4 del camión Büssing-NAG de 6,5 toneladas. Se avanzó un poco en este sentido y la mayor parte del transporte de carros de combate lo utilizaron los Faun L900D567 4 × 4 con una capacidad de carga útil de 8 800 kg. La industria de camiones alemana nunca estuvo capacitada para suministrar suficientes tipos para el transporte de medios acorazados y esta función la llevaron a cabo, vehículos semiorugas con remolques.

En 1938, una vez ocupada Checosiovaquia por los alemanes muchas industrias útiles cayeron en manos de éstos y empezaron a suministrar materiales a sus propias fuerzas armadas. En Kolin se produjo el excelente camión Tatra 6 × 6 de 6,5 toneladas, con algunos rasgos sobresalientes: incluían una estructura tubular y una suspensión delantera y trasera independiente, mientras que la potencia la suministraba un motor refrigerado por aire de 12 cilindros y 210 hp. La Skoda también proporcionó camiones pesados a los alemanes y el de carga Skoda 6 ST6 6 × 4 se solía emplear junto a remolques de cuatro ruedas. Además, la Skoda fabricó una de las rarezas de la segunda guerra mundial, el Skoda 175 4 × 4, construido como tractor de artillería para utilizarse en las duras condiciones del frente del Este. Se caracterizaba por sus ruedas de acero (1 500 × 300 mm delante y 1 500 × 400 mm detrás).

Los tractores Hanomag servían para tirar de uno o dos remolques de carga y se construyeron de forma específica para esta función: el Modelo SS100 se empleó en el Ejército y en la *Luftwaffe*, y esta última empleó el tipo para remolcar tanques de combustible. Fue un modelo estrictamente comercial, disponible en el mercado civil. La Faun fabricó un modelo mayor pero similar, con un motor de 13,54 litros, este vehículo adaptado posteriormente para ser útil en las líneas ferroviarias.

Derecha. El control de las fuerzas acorazadas, extendidas ampliamente, dependía de una segura red de comunicaciones por radio, basada en estaciones de radio móviles instaladas en camiones pesados. Este vehículo forma parte de un estado mayor divisionario alemán cerca de Tobruk, en 1941.



Imperial War Museum

Características
Faun L900D567
Planta motriz: un motor diesel de seis cilindros Deutz F6M517 de 150 hp.
Dimensiones: longitud 10,40 m; anchura 2,50 m; altura 2,60 m.
Peso: 9 200 kg.

Un camión Büssing-Nag 454 4 × 4 de 6 1/2 toneladas transporta un carro de mando PzKpfw I con los colores del Africa Korps. Sólo se fabricaron unos pocos de estos vehículos, y el Faum 4 × 4 fue el más empleado por su capacidad de transportar al PzKpfw II.

Los camiones no comen heno

En el transcurso de la primera guerra mundial, el forraje de los caballos exigió mayor esfuerzo de transporte ferroviario que ningún otro pertrecho; de hecho, las disponibilidades de este elemento dictaron el ritmo de las operaciones militares durante siglos. El desarrollo del transporte motorizado liberó a los ejércitos de este problema pero creó nuevas dificultades.

Imperial War Museum

Los hombres de una columna británica de transporte a motor en Normandía, a finales de 1944, observan a un Hawker Typhoon que los sobrevuela. La reacción de los conductores alemanes hubiera sido muy distinta, como es comprensible; los ataques aéreos aliados sobre las columnas de transporte alemanas fueron muy eficaces y devastadores al impedir los movimientos de tropas y entorpecer, así, los vitales suministros a la línea de frente alemana.

Con el rápido desarrollo hacia el final del siglo XIX del transporte mecánico seguro, se hizo evidente para algunos estrategas militares que el vehículo de motor podía significar una gran contribución al campo de batalla del siglo XX. La mecanización tenía algunas ventajas sobre el tradicional transporte tirado por caballos o por mulas, pero el innato conservadurismo de la mentalidad militar y la hostilidad natural de los círculos de caballería harían que, a pesar de las experiencias de la Gran Guerra, transcurriesen decenios antes de que el caballo pudiese ser reemplazado en los ejércitos del mundo.

En el Ejército británico el transporte mecánico apareció por primera vez entre 1880 y 1890 en forma de tractores de vapor empleados como parte de un curso de instrucción de Chatham, Kent. Más tarde, en la guerra de los Boers, se utilizó una pequeña cantidad para remolcar trenes de vagones y artillería; algunos de ellos, así como los tractores de vapor, disponían de blindaje para conseguir una protección extra.

En 1900 se creó una comisión de transporte mecánico que investigase en el Ejército las posibilidades del transporte mecánico y una de sus primeras grandes decisiones fue la de incluir vehículos de transporte militar en la esfera de los Cuerpos de Servicio del Ejército sobre el empleo de vehículos de motor y la fábrica Miles-Daimler introdujo un vehículo con un motor de combustión interna que quemaba parafina después de arrancar con gasolina. El Ministerio de la Guerra decidió comprar este vehículo y se gastaron unas 30 000 libras en desarrollar en los coches de motor un carburador de parafina y otros avances. En el transcurso de 1908, se realizó un importante ejercicio al emplearse 94 ómnibuses de Londres para transportar con éxito una unidad de tropas a Shoeburyness. Por fin, esto hizo que el Ejército planease más encargos de transportes mecánicos y la disminución de vehículos de tracción animal.

Amplio desarrollo

En todo el mundo, el desarrollo de vehículos de motor avanzaba a pasos agigantados. En Francia, por ejemplo, se hizo un amplio uso de motores de gasolina y empezaron a surgir nombres como Renault, Sautter, Chatillon-Panhard y Schneider. En especial, durante la primera guerra mundial Renault fabricó muchos chasis comerciales ligeros para el servicio general y ambulancias.

La primera guerra mundial reveló las posibilidades reales de los vehículos de motor y durante la última parte del conflicto, muchos miles sirvieron en ambos bandos. En Alemania, Krupp-Daimler contribuyó con eficacia al producir un cañón antiaéreo de alta elevación montado sobre el chasis de un camión medio con una velocidad máxima de 48 km/h. Uno de los vehículos más representativos surgidos en este período llegó de los talleres de Henry Ford. Los Ejércitos británico y norteamericano emplearon el siempre popular Ford Modelo T; como un ejemplo señalemos que los británicos realizaron un encargo de 19 000 unidades. Los franceses también utilizaron los camiones y los imparables convoyes del «*Voix Sacrée*» permitieron que la fortaleza de Verdún pudiera resistir la titánica ofensiva alemana llevada a cabo en 1916.

Terminada la «Gran Guerra», se produjo un excedente importante de vehículos por lo que muchos salieron a subasta y los compraron algunos particulares previsores. El flujo en abundancia de vehículos baratos en el mercado produjo en la posguerra una gran deformación en el desarrollo de nuevos camiones y, de hecho, muchos fabricantes pequeños se vieron obligados a cerrar. Durante la primera guerra mundial, el diseño apenas avanzó, a excepción del cada vez más numeroso uso de cubiertas neumáticas en lugar de las macizas. En Gran Bretaña, a comienzos de los años veinte, la Junta Consejera de Transporte Mecánico empezó a desarrollar el camión 6×4 y éste se convirtió durante los dos decenios siguientes en el diseño normalizado con una gama de camiones ligeros, medios y pesados en capacidades de 30 quintales, tres y diez toneladas. Se realizaron grandes esfuerzos para permitir que los vehículos civiles utilizaran patentes producidas por el Ministerio de la Guerra (incluidas la transmisión final) y se ofreció un subsidio a los civiles que compraran nuevos vehículos de este tipo. El diseño era bueno pero embarazoso y, por ello, resultó impopular entre los usuarios civiles.

En el período de entreguerras, la cubierta neumática se convirtió en un elemento indispensable de la práctica totalidad de los vehículos militares. Durante este período de diseño, Alemania había fabricado vehículos en la misma línea que los británicos, aunque muchos eran modelos civiles a causa de las restricciones impuestas por los Aliados tras la primera guerra mundial.

A comienzos de la segunda guerra mundial, existían bastantes vehículos para su uso inmediato pero la producción debía aumentar con rapidez en términos de volumen y ritmo de forma que cubriese las necesidades de los Ejércitos europeos, en crecimiento cada vez más rápido. Alemania e Italia nunca fabricaron suficientes vehículos y, como ya se explicó en la introducción, se vieron obligadas a apoyarse en la captura de vehículos enemigos y en la expropiación de camiones civiles, situación muy poco deseable. Gran Bretaña tenía una buena capacidad de producción para camiones militares pero, tras la evacuación de Dunkerque, el desarrollo quedó obstaculizado por la necesidad de fabricar tantos vehículos como fuera posible y, por entonces, toda la producción se basaba en los modelos disponibles en esas fechas. En la desesperación, Gran Bretaña se dirigió a Estados Unidos para adquirir vehículos militares y como parte de la famosa Acta de Préstamos y Arriendo se enviaron camiones y se aplazó el pago a una fecha posterior. Algunos de los primeros vehículos en llegar desde Estados Unidos fueron los correspondientes a anteriores contratos franceses como, por ejemplo, el Dodge VK62 4×2 de carga de tres toneladas y los camiones ACX504. Los vehículos que se habían suministrado a Francia antes de su ocupación, por ejemplo el Studebaker K30, los destruyeron en la misma Francia y los emplearon los alemanes. Una vez que el Préstamo y Arriendo estuvo a pleno funcionamiento, los suministros de camiones aumentaron con rapidez y algunas compañías famosas (como Mack, White, FWD, GMC, Chevrolet y Dodge) proporcionaron distintas marcas y modelos.

Los británicos remitieron a los fabricantes norteamericanos diseños y recomendaciones para los distintos tipos requeridos; uno de estos vehículos, el transporte de carros Diamond T 980/981, prestó un amplio servicio y, en la actualidad, todavía sigue en funcionamiento.

Con este flujo de vehículos, la industria británica pudo concentrarse en su propio programa de desarrollo y el camión de cuatro ruedas de tres toneladas surgió entonces como una de los diseños más significativos. Bedford produjo un legendario modelo QL y se modificó uno provisto de un chasis y carrocería alargados para alojar 20 soldados. Pronto a este vehículo siguió el Thornycroft Nubian (con amplios servicios hasta bien entrados los cincuenta); el Crossley Modelo Q desarrollado para la RAF, el Albion FT11, el Austin K6 (apodado «Chillón» a causa de su ruidosa caja de transmisión); el Ford WOT 6 y el Karrier K6.

La producción canadiense aumentó hasta tal punto que en cinco años se cons-

Imperial War Museum

Algunos LVT del 4.° Real Regimiento de Carros son transportados hacia el Rin en preparación para su vadeo en marzo de 1945. El que lleva el carro de combate es un Diamond Modelo T, utilizado en el servicio británico con su remolque original. Donde era posible, las fuerzas acorazadas realizaban avances estratégicos por medio del ferrocarril o de vehículos.

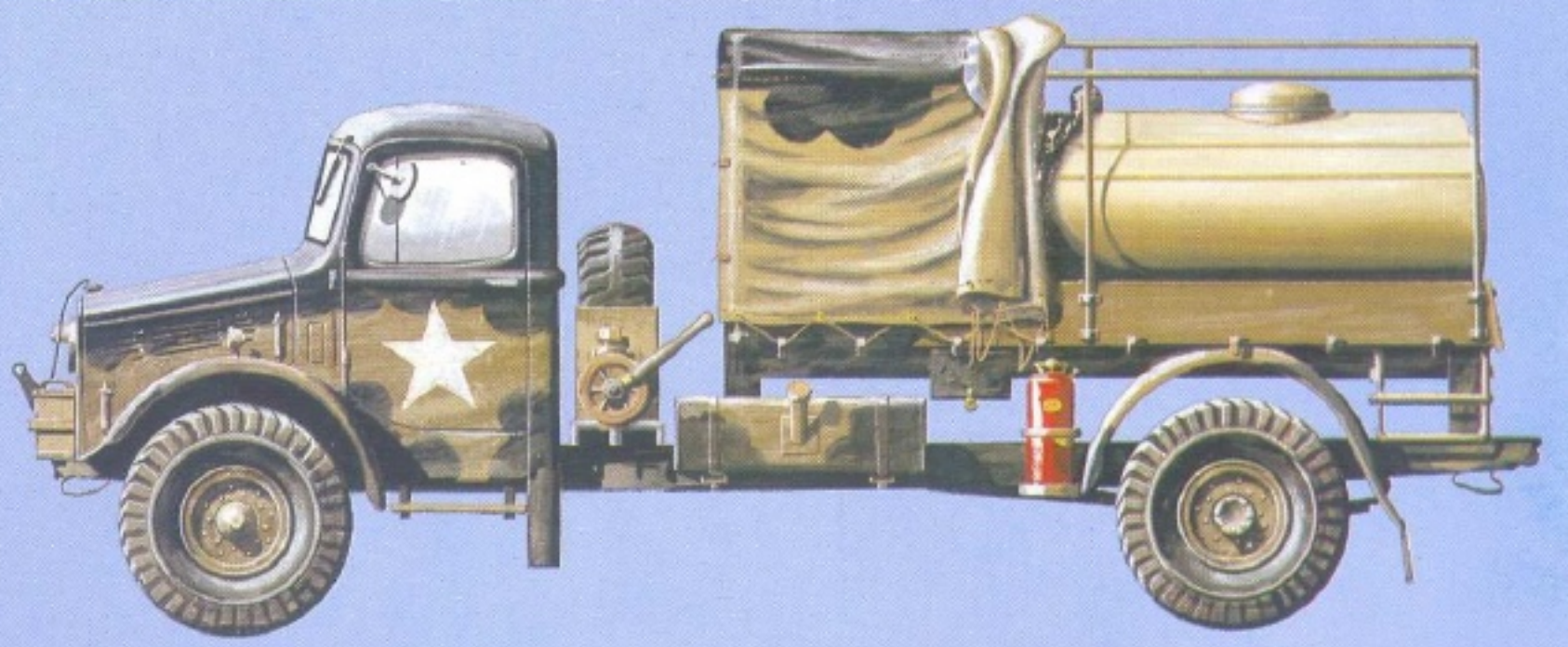
National Archive

Desfile en 1940 de la artillería alemana a través de París. Todos los ejércitos europeos, a excepción del británico aún tenían que apoyarse en transportes de tracción animal. Los camiones podían llevar cargas más grandes a mayores distancias. Como contrapartida, en momentos adversos no puede hacerse un buen estofado con un Studebaker.

Robert Hunt Library

Arriba. Una increible mezcla de vehiculos y cañones en la escuela de caballeria en Metz tras su captura por la 95.ª División de Infantería norteamericana. Los transportes de carros son M25 «Dragon Wagons», *el modelo norteamericano más utilizado. También se aprecian camiones fabricados por AEC, Opel, Büssing-Nag y Citröen.*

Derecha. Un camión Bedford de tres toneladas con cabina metálica lleva el esquema de camuflaje «Mickey Mouse», *con la lona enrrollada para mostrar su depósito. Los Bedford transportaban depósitos tanto de gasolina como de agua en una superestructura desmontable.*



truyeron casi 900 000 vehículos para uso militar y junto a sus propios diseños específicos, se equiparon muchos modelos convencionales con carrocerías, ruedas y neumáticos militares aliados. Bastantes de éstos se suministraron desmontados y embalados para su embarque hacia de destino requerido y su posterior ensamblaje allí antes de su distribución.

Los vehículos soviéticos eran todos de almacenamiento antiguo y se concedió poca importancia a la producción de camiones (fábricas como GAZ y Zis suministraron la mayoría de ellos) con diseños que pertenecían todavía, en sustancia, a conceptos de los años veinte y treinta. Para suplir esta escasez, la URSS recibió muchos de sus camiones de Estados Unidos, Canadá y Gran Bretaña. Los primeros suministraron unos 400 000 camiones, incluida la mayor parte de la línea de producción del Studebaker 6×4.

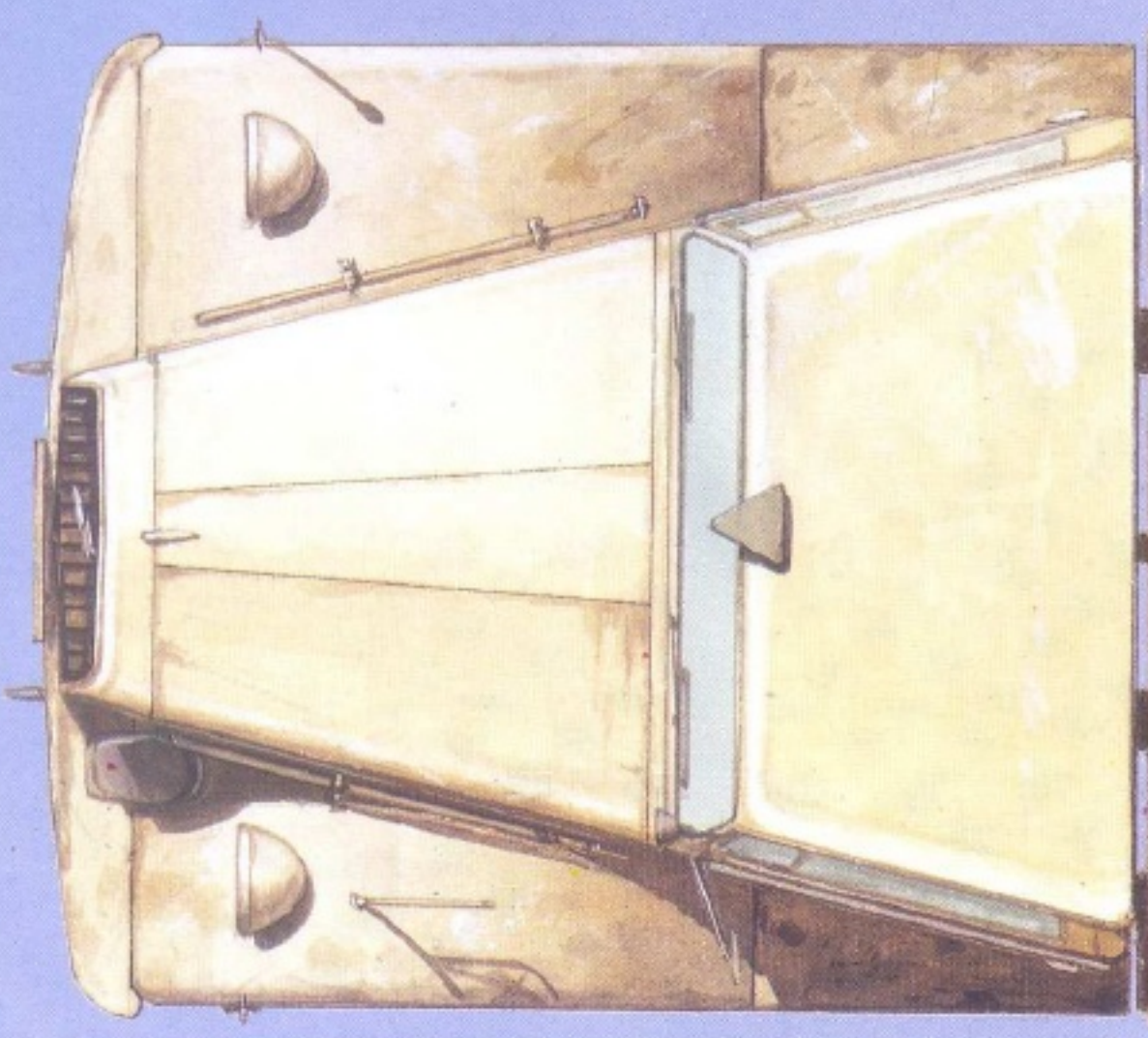
Aunque la mayoría de los vehículos alemanes procedían de origen civil, se concentró el desarrollo en los principales fabricantes de camiones y la Opel, con su Blitz, fue la más destacada. Mientras los británicos emplearon grandes ruedas simples, los alemanes prefieron seguir con ruedas traseras dobles en sus camiones 4×4; otras fabricantes optaron por fabricar vehículos 4×4 (si bien en cantidades menores), entre ellos Mercedes-Benz, Magirus, Klockner y Borgward.

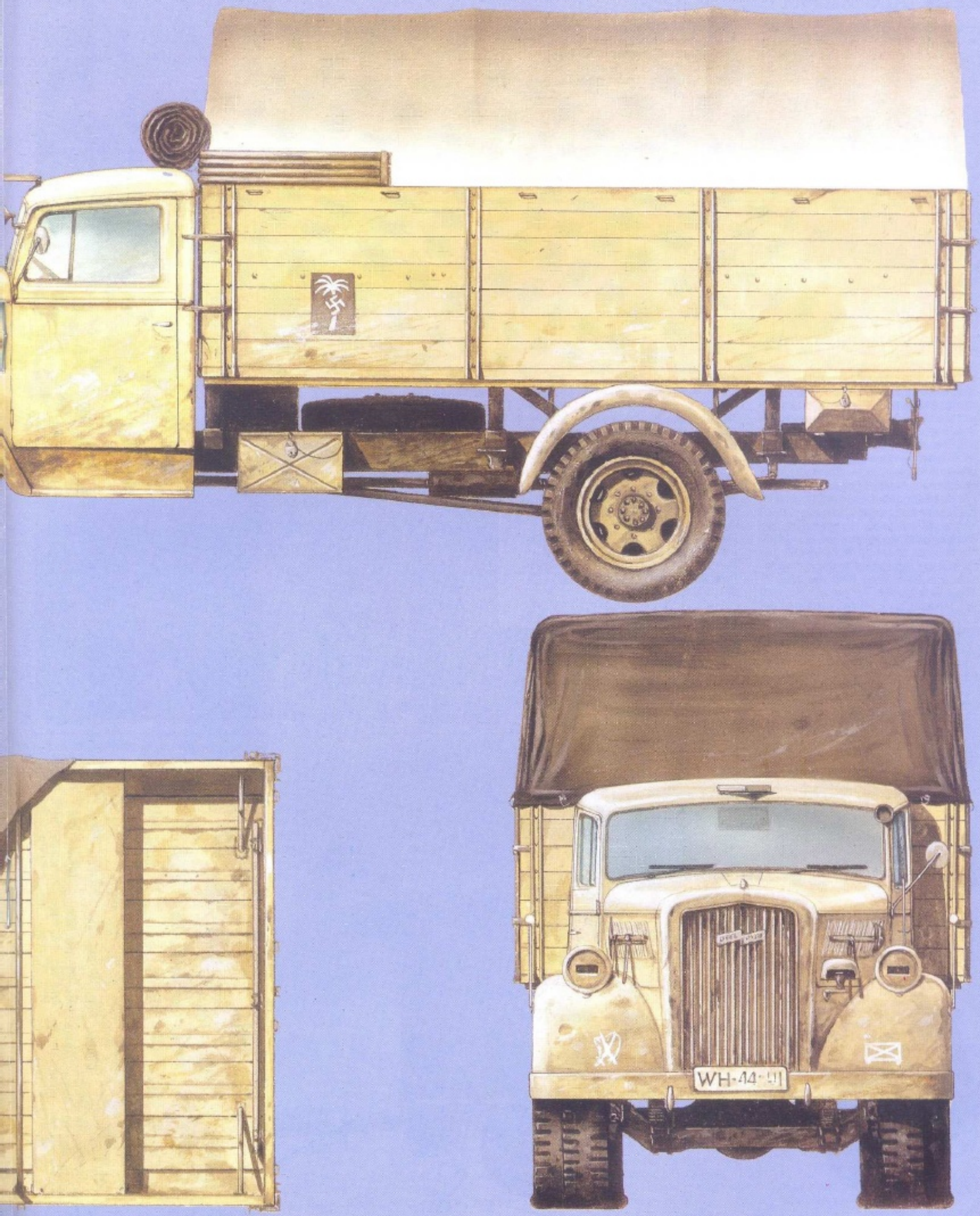
Al igual que Alemania, Italia disponía de una heterogénea colección de vehículos en servicio al iniciarse la guerra. De nuevo, en su mayor parte los camiones eran de diseño prebélico y, tras el colapso todos los vehículos de serie se utilizaron en los ejércitos alemanes. La Fiat fue el principal proveedor de la fuerzas germanas e italianas.

Japón no empleó intensamente el transporte a motor sobre todo por mantener combate en islas y junglas, lo que restringía el empleo de vehículos (aunque puede pensarse que las operaciones contra China podrían haber conducido a un desarrollo más efectivo de vehículos). En 1931, el Ejército japonés descubrió la necesidad de mejorar su gama de vehículos y se consiguieron de Scammell y Thornycroft en Gran Bretaña y de Tatra en Checoslovaquia algunos ejemplares de 6×4. Tras un estudio de la industria de camiones, el Isuzu Tipo 94 6×4 fue el resultado y así se convirtió en el vehículo utilizado con mayor intensidad en el Ejército japonés. Al estallar las hostilidades en 1941, disponían de unos 24 000 vehículos militares.

Opel Blitz

Los Opel Blitz estuvieron entre los muchos vehículos utilizados por el Africa Korps, *aunque los continuos avances y retrocesos de la guerra en el desierto hicieron que los alemanes se equipasen con grandes cantidades de vehículos capturados; de hecho, Rommel prefería para sus operaciones en el desierto camiones británicos apresados pues los neumáticos traseros simples suministraban mayor tracción que los dobles del Opel. Aún así, el Opel Blitz fue un elemento esencial en los esfuerzos logísticos de la* Wehrmacht *y a pesar de la producción de casi 100 000 vehículos en siete años resultó insuficiente comparada con el medio millón de camiones GMC 6 × 6 de 2 1/2 toneladas fabricados desde 1941 a 1945.*




WH-44-411

GRAN BRETAÑA

AEC Matador

El tractor AEC Matador 4 × 4 apareció por primera vez en 1939 y se construyó según las características del Ministerio de Guerra para remolcar obuses de 114 mm, 140 mm y 152 mm. Se necesitaba un tractor de cuatro ruedas con espacio para munición y asientos para los servidores. Los primeros vehículos de serie tenían una cabina con techo distinta a la de los posteriores camiones de serie; los últimos disponían de una protezuela circular para observación aérea que, si no estaba en uso, se cubría con una pequeña loneta. El diseño básico de la cabina era muy simple y robusto al construirse sobre una estructura de madera con planchas de acero. La carrocería de madera, de construcción convencional, presentaba una puerta trasera plegable y una puerta lateral a utilizar por la dotación del cañón. Se instalaron en el suelo railes especiales para que los proyectiles pudieran ser desplazados hacia la puerta trasera y ser descargados. El Matador estaba impulsado por un motor de seis cilindros AEC de 7,58 litros que producía 95 hp y le permitían una velocidad máxima de 58 km/h. Para funciones de empuje (por ejemplo, la extracción de los cañones del barro) se instaló un cabrestante de siete toneladas con 76 m de cable. El Matador se utilizó en la mayoría de los lugares donde se desarrollaba la guerra. En el desierto, resultó muy popular entre los artilleros por su seguridad y las evidencias fotográficas muestran que algunos tenían los techos de las cabinas recortados casi hasta el nivel de las puertas. Los Matador también operaron en el desierto para arrastrar remolques de transporte debido a la escasez de tractores adecuados a esta función. La producción total del Matador fue de 8 612 unidades. La RAF, además, se convirtió en un importante usuario de este vehículo al adquirir unos 400 en distintas variantes. El General Load Carrier tenía una carrocería especial de acero con laterales y puerta trasera abatibles para facilitar la carga, y los puestos de apoyo podían eliminarse. Asimismo, se suministraron camiones con plataforma plana especial aptas en el transporte de equipo pesado, como volquetes y compresores. Destacable el hecho de que sobre este chasis se construyó un puesto de mando acorazado, llamado Dorchester con capacidad interna para equipos transmisores y receptores de radio de alta o baja potencia y se podía alzar sobre un sobradillo externo.

En 1942 se construyeron unos 175 Matador como cureñas de cañones autopropulsados que se componían de un cañón contracarro de 6 libras montado en una caja acorazada. La cabina y la carrocería también estaban blindadas. Otras variantes incluían equipo generador de 20 kVA, otro de 50 kVA, control aéreo, y un autopropulsado experimental con un 25 libras. Este modelo no pasó más allá de la etapa de prototipo.

Un AEC Matador llega a la costa desde un buque de desembarco de carros norteamericano en el transcurso de la operación anfibia aliada en Salerno. Introducido en 1939, como tractor de artillería algunas de las 9 000 unidades producidas continuaron en servicio en la posguerra durante muchos años, una indicación de la bondad del diseño básico.

Imperial War Museum

Características

AEC Matador

Planta motriz: un motor diesel de seis cilindros AEC de 95 hp.
Dimensiones: longitud 6,32 m; anchura 2,40 m; altura 3,10 m.
Pesos: vacío 7 189 kg; cargado 11 024 kg.
Prestaciones: velocidad máxima 58 km/h; autonomía 579 km.

Este AEC Matador ha sido equipado con el techo de cabina «aerodinámico». Desarrollado a partir de un diseño Hardy (AEC) de los años treinta, el Matador era un tractor de artillería medio empleado para arrastrar el también cañón medio de 140 mm.

Imperial War Museum

GRAN BRETAÑA

Bedford QL

La entrada de Bedford en el campo de los vehículos de cuatro ruedas comenzó en 1938, durante las etapas de desarrollo del Bedford de morro cuadrado y de 15 quintales. Se ha sugerido que el Ministerio de Guerra se aproximó con una licencia para proceder con este diseño. Parece que hubo algún grado de interés, pero al no existir ningún encargo inmediato el asunto no avanzó más. Después, Bedford decidió encargarse del desarrollo como iniciativa privada aunque de baja prioridad, pendiente de futuros encargos militares. Tras el estallido del conflicto, el Ministerio de Guerra solicitó grandes cantidades de vehículos 4 × 2 y también se comunicó a Bedford que siguiese con un prototipo de camión 4 × 4 de tres toneladas para servicio general. En octubre de 1939 se aprobaron las especificaciones y el 1 de febrero de 1940 se completó el primer prototipo y se le puso a prueba en carretera. En un mes, se habían sumado dos más para realizar amplias evaluaciones, tanto militares como de fábrica. Las pruebas militares corrientes finalizaron y se hizo provisión de utillajes especiales, por lo que los conductores empezaron a entrenarse para manejar este nuevo camión.

Utilizado en el servicio contraincendios del Ejército, el Bedford QL se introdujo en 1943 y prestó servicio en el noroeste de Europa. Tiraba de un remolque con bomba y llevaba un depósito de agua integral, mangueras y bomba PTO en el cuerpo principal.

Imperial War Museum

Un tractor antiaéreo ligero (Bofors) Bedford QLB llega a la costa desde un transbordador «Clase 9» durante el vadeo del Rin del 21.º Grupo del Ejército, en marzo de 1945. Se le retiró a comienzos de los años sesenta.

Había pasado un año exacto desde la aparición del prototipo hasta la entrega de los primeros vehículos de serie, una hazaña en tiempos de escasez y tensión. El Bedford QL se diseñó para utilizar tracción a las cuatro ruedas en terreno duro, pero podía desacoplar la tracción delantera y utilizarse en carreteras firmes a fin de mitigar el desgaste de los neumáticos y la caja de cambios una vez efectuada la mutación mediante una palanca en la caja de cambios secundaria. Otra característica del vehículo Bedford (muy sorprendente) fue la falta de los típicos problemas iniciales surgidos en las primeras operaciones. Sólo después de un año de uso se produjo la primera señal de complicación, bastante peculiar: la tendencia del vehículo a temblar cuando se pisaban ligeramente los frenos. Estos informes se estudiaron de forma inmediata y se descubrió que sólo una pequeña proporción de vehículos presentaban este fallo. Tras un período de investigación, se puso en evidencia que el fallo era simple y se sustituyeron los neumáticos de huella profunda para campo a través por otras de carretera normales, con lo que desapareció el problema.

El primer vehículo de producción fue el QLD con carrocería de acero, distribuido a unidades de los Cuerpos del Servicio del Ejército como transporte general. De este modelo nacieron muchas variantes, incluido la de transporte de tropas QLT de tres toneladas, con un chasis modificado y alargado para aflojar una carrocería extralarga que acomodaba 29 soldados y pertrechos. El QLT se conoció popularmente como el «Drooper». El modelo QLR con equipo de radio se empleó en todas las unidades de transmisiones. El camión se caracterizaba por un generador auxiliar y otras variantes de esta carrocería tipo furgón consistieron en el puesto de mando, oficinas de claves y transporte terminal móvil. Una solicitud especial para emplearse en el Desierto Occidental llevó al autopropulsado de 6 libras, un vehículo diseñado para transportar y disparar desde la carrocería un cañón contracarro de ese calibre. Se hizo necesario modificar la cabina de modo que se recortó la mitad superior y se instaló un techo de lona y una vez que este modelo empezó a estar de más, a los vehículos supervivientes, de nuevo, se les convirtió en modelos de servicio general, tras dotarles con nuevas carrocerías. La RAF fue un importante usuario del Bedford QL y muchos se utilizaron como cisternas de combustible, con mangueras de percha para repostar aviones. El Giraffe y el Bren fueron dos vehículos experimentales que no pasaron de la fase de prototipo. El Giraffe se diseñó para desembarcos anfibios: todos los componentes se construyeron sobre una estructura especial de vadeo profundo. Si estaban totalmente alzadas, las partes automotrices del vehículo se elevaban 2,13 m.

Características
Bedford QLD
Planta motriz: un motor de gasolina de seis cilindros Bedford de 72 hp.
Dimensiones: longitud 5,59 m; anchura 2,26 m; altura 3,0 m.
Prestaciones: velocidad máxima 61 km/h autonomía 370 km.

GRAN BRETAÑA

Leyland Hippo

Imperial War Museum

El formato 6 × 4 de diez toneladas se utilizó después de la guerra con amplitud en el Ejército británico. Los fabricantes fueron, entre otros, Albion, Foden y Leyland. Un Leyland Hippo, introducido en 1943, aparece aquí con una cabina abierta tipo WD y carrocería GS.

Diseñado como transporte de carga pesado, el camión Leyland Hippo 6 × 4 entró en el servicio militar en 1944 y resultó, finalmente, muy útil en el trasiego de suministros sobre todo en las fases finales del avance aliado a través del noroeste de Europa. Las inmensas carrocerías de estos camiones tenían los arcos de las ruedas incorporados al piso de la caja con lo que se conseguía una menor altura de carga, elemento importante en épocas de guerra ya que los camiones elevadores eran muy pocos y gran parte de la carga se hacía a mano. Los arcos de acero y el toldo de lona protegían la carga transportada del mal tiempo. La versión inicial Hippo Mk 1 se basó en un tipo comercial de preguerra con una cabina abierta con toldo de lona y parabrisas fijo, mientras que el Hippo 2 disponía de una cabina de acero. El Hippo Mk 2 tenía ruedas traseras simples, mientras que el Hippo Mk 2A presentaba ruedas dobles equipadas con neumáticos 10-50-22. La dificultad experimentada con el Mk 2A estuvo en la necesidad de llevar dos ruedas de repuesto, una para delante y otra para detrás. Quizás sorprenda ver en activo todavía a estos camiones en los años ochenta. Además del vehículo de servicio general, otros estaban equipados con grandes carrocerías tipo furgón y se construyeron varios modelos con carrocerías ampliables, aunque de diseño similar. Los paneles laterales se separaban horizontalmente, elevándose la mitad superior para formar una zona adicional de techo y la mitad inferior de un suelo complementario proporcionaba más libertad de movimientos en torno a la maquinaria. Los vehículos también se podían enlazar para crear una sólida zona de taller. La carrocerías de furgón incluían un modelo de autoprocesamiento para revelar fotografías, un modelo rectificado y ampliado para exponer películas originales en nuevas copias, un modelo de impresión con una máquina tipo *offset*, un modelo de fotomecánica equipado con una rotativa, mesas de trabajo y estanterías. El acceso de todas estas carrocerías realizaba a través de una puerta en la parte posterior.

Una instalación de posguerra consistió en la adopción de una carrocería de suministros de gasolina AVTUR de 9 100 litros y, eliminada la carrocería trasera, una grúa Coles Mk 7 o Neal Type QMC.

Características
Leyland Hippo Mk 2 GS
Planta motriz: un motor diesel de seis cilindros Leyland Tipo L de 100 hp.
Dimensiones: longitud 8,31 m; anchura 2,46 m; altura 3,33 m.

Peso: vacío 8 941 kg; cargado 19 711 kg.
Prestaciones: autonomía 837 km.

ITALIA

Camiones italianos

La mayoría de los camiones italianos procedían de diseños anticuados, pero durante la formación de las fuerzas armadas italianas, antes del estallido de la segunda guerra mundial, hubo algunas medidas de regularización. El mayor proveedor de camiones del Ejército italiano fue Fiat. Los vehículos de esta empresa equiparon a la mayoría de las unidades de transporte, y vehículos como el camión ligero Fiat TL37 4 × 4 tenían ruedas y neumáticos adecuados al terreno de Etiopía y al Desierto Occidental. El OM Autocarreta puede considerarse un camión ligero único y estaba muy bien considerado por sus tripulantes e incluso por los soldados británicos una vez que éstos capturaron ejemplares. Principalmente el modelo estaba pensado para operaciones de montaña y se caracterizaba por un motor diesel de cuatro cilindros refrigerado por aire, y suspensión delantera y trasera independiente. La caja de cambios estaba instalada en el centro y actuaba sobre los ejes delanteros y traseros. La gama de camiones medios estuvo dominada por los Fiat 38R 4 × 4 y los Lancia 3 RO N 4 × 2 de 6 1/2 toneladas. Este último constituyó, además, la base de un montaje antiaéreo móvil. Para el arranque estos camiones contaban con una unidad inercial manual de delante del eje del cigüeñal. La unidad de potencia era un motor Junkers de dos tiempos. El Fiat 633 BM se construyó de forma similar al Lancia.

La mayor parte de los carros de combate italianos pertenecían al tipo ligero y por ello podían transportarse en las carrocerías de los Lancia aunque también emplearían un remolque para el transporte de los mismos. Otros dos vehículos utilizados a gran escala fueron el Fiat 626BL, impulsado por un motor de 62 hp, y el Fiat 665NL. Este último se caracterizaba por un diseño muy avanzado de la carrocería y la cabina.

Un AUP (Autocarro Unificato Pesante o camión pesado normalizado) Lancia 3 RO N 4 × 4 de 6 1/2 toneladas se destaca sobre la arena en el norte de África.

Características

OM Autocarretta

Planta motriz: un motor de cuatro cilindros Autocarretta 32 de 21 hp.
Dimensiones: longitud 3,80 m; anchura 1,30 m; altura 2,15 m.
Peso: 1 615 kg.

El Fiat/Spa Dovunque se construyó en la fábrica Spa, bajo el control de la Fiat. «Dovunque» significa campo a través (literalmente «ir a cualquier parte»).

Un camión Fiat/Spa Modelo 38R 4 × 2 de 2 1/2 toneladas es utilizado como puesto de observación de artillería en la pausa tras el final de la operación «Crusader».

Imperial War Museum

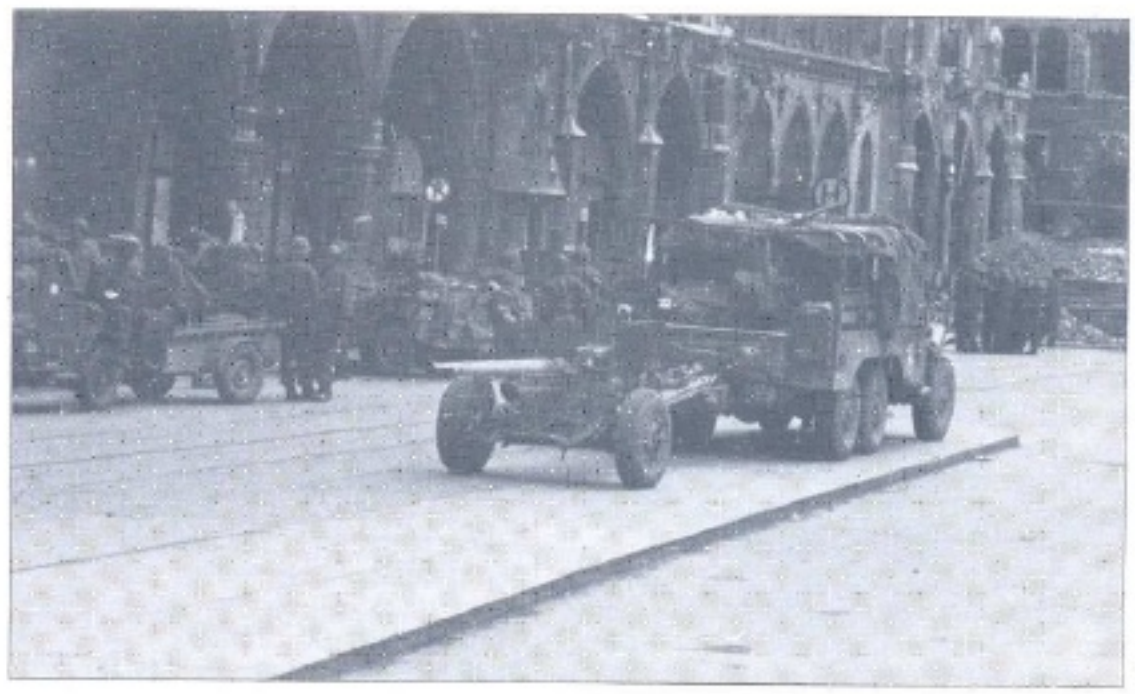
Imperial War Museum

EE UU

Dodge WC62

En el transcurso de 1941 la organización logística norteamericana decidió sobre la necesidad de un vehículo que complementase al transporte de armas Dodge T214 WC52 de 3/4 toneladas. El diseño incluiría una gran zona de carga útil para almacenaje o transporte de soldados y el encargo exigía una regularización de los componentes del vehículo para que se intercambiaran con facilidad. La parte delantera del Dodge WC62 6 × 6 era de la firma, pero la carrocería trasera se alargó en 1,24 m y se añadió un tercer eje.

Este último permitía doblar la carga útil comparando con el Dodge de 3/4 toneladas. Durante la producción, se consideraron otros aspectos, aparte de la intercambiabilidad ante la necesidad de nuevos camiones militares, siempre creciente, a medida que avanzaba la guerra, y se decidió que era preferible adaptar este tipo de vehículo en lugar de diseñar un nuevo camión específico, dado que esto facilitaba el hecho de que las líneas de producción completaran los vehículos con una mayor rapidez. Los dos modelos empleaban el mismo motor, embrague, transmisión, eje delantero, dirección, ruedas, frenos, neumáticos, radiador; ventilador y correa, parabrisas, asientos y sistema eléctrico. Diseñados básicamente como vehículos de infantería, operaron con todas las ramas de las fuerzas norteamericanas, in-



US Army

Un WC62 con un cañón contracarro (la adaptación M1 de 57 mm del británico de seis libras) se detiene delante del Ayuntamiento de Munich mientras el 7.° Ejército en abril de 1945 atraviesa la ciudad.

El Dodge T214 de 3/4 toneladas experimentó un alargamiento para producir el WC62; aquí vemos a ambos tipos utilizados en agosto de 1944 por soldados franceses en el sur de su país.

cluida la Fuerza Aérea del Ejército. La tracción a las seis ruedas y la gran altura sobre el terreno permitían que el vehículo pudiese dar buena cuenta de sí mismo en piso abrupto. La producción de vehículos para transportar tropas continuó durante toda la guerra y muchos se distribuyeron a otras naciones, incluida la Francia Libre, equipada casi totalmente con material norteamericano. La mayoría de estos vehículos se suministraron con toldo completo de lona, aunque una parte disponían de una dotación provista con un pedestal de armas en la cabina en el lado del pasajero donde se montaba una ametralladora de 12,7 mm. Aproximadamente entre 1943 y 1954 se fabricaron 43 300 camiones Dodge 6 × 6. Se desarrollaron muy pocas variantes sobre este chasis: una de ellas, un vehículo de explosión equipado con un armazón acorazado alrededor de aquel y la planta motriz Dodge; otro fue el montaje de dos ametralladoras de 12,7 mm (sobre un ajuste M33) en la carrocería posterior. Este modelo se desarrolló y se puso a prueba en 1943 pero no pasó de ahí. El 6 × 6 se empleó mucho hasta la guerra de Corea y después de este conflicto, el modelo fue declarado excedente.

Características
Dodge WC62
Planta motriz: un motor de gasolina de seis cilindros Dodge de 92 hp.
Dimensiones: longitud 5,71 m; 1,91 m; altura 2,21 m.
Prestaciones: velocidad 80 km/h; autonomía 386 km.

EE UU

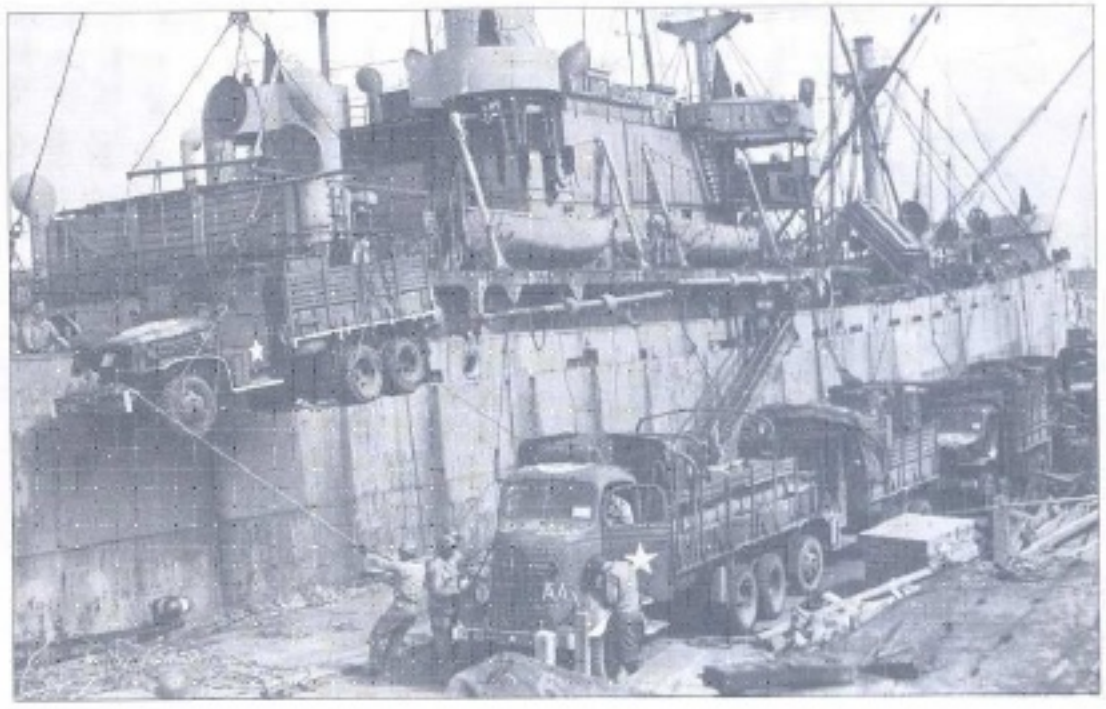
Camiones medios norteamericanos

Cuando se piensa en camiones medios norteamericanos, rápidamente viene a la mente el GMC 6 × 6 de 2 1/2 toneladas. Sin embargo, este tipo se estudia en las páginas siguientes y ahora trataremos de otros modelos.

Los tractores de semirremolques entran en la categoría de las 2 2/1 a las 5 toneladas. Estos vehículos para funciones especiales se emplearon para arrastrar grandes remolques de todo tipo. Las carrocerías de servicio general se utilizaron en enormes cantidades durante el avance a través de Europa y resultaron muy útiles en despliegues organizados, entre ellos la ruta del «*Red Ball Express*». Empecemos por algunos de los vehículos menos conocidos, como el Autocar Modelo U4144T 4 × 4; este vehículo se utilizó sobre todo en Estados Unidos y muy pocos cruzaron el Atlántico; el principal usuario fue la Fuerza Aérea del Ejército para la función de remolque de contenedores de gasolina. Otro modelo temprano, el GMC AFKX-502-8E se empleó para arrastrar los antiguos remolques de la caballería. El GMC estaba impulsado por un motor de seis cilindros de 122 hp. Quizás los dos tractores más conocidos y populares fueron el Autocar Modelo U7144T y el Federal 94 × 93, empleados en grandes cantidades para el transporte. El Autocar se utilizó en unidades de artillería en el remolque de carrocerías de furgón equipados de radio, sobre todo para operar en unidades antiaéreas. Estos remolques se diseñaron para usar una rueda orientable delantera aun cuando se acoplaba el remolque al tractor; la rueda orientable se podía remolcar en caso necesario detrás de todo el conjunto. Los primeros vehículos tenían cabinas de acero fijas que más tarde se reemplazaron por otras con apertura superior, en línea con la mayoría del resto de los vehículos de transporte militar de fabricación norteamericana. Muchos vehículos de techo blando se equiparon con un montaje circular para una ametralladora de 12,7 mm. El modelo Federal, se usó básicamente en las mismas tareas y la unidad de potencia la constituyó el motor Hercules de seis cilindros.

En la gama de vehículos de carga de cuatro toneladas, el FWD HAR1 prestó un valioso servicio a las fuerzas norteamericanas, británicas y canadienses. Tenía un motor de seis cilindros Waukesha GB2. Un empleo curioso del FWD en servicio británico fue en el remolque de generadores móviles de humo. La RAF utilizó el camión como grupo electrógeno móvil y como quitanieves, este último equipado con una pala giratoria Bros mediante la sustitución de la carrocería trasera por una gran unidad de motor de gasolina Climax R6. La transmisión de potencia a la pala era doble, primero por una cinta en V a las partes giratorias y, después, a través de los ejes de transmisión al conjunto rotor con una conducción de cadena para la potencia final al rastrillo.

Diamond T suministró hasta el final de la guerra un camión medio 6 × 6, el Diamond T 968, uno de los medios de carga del Ejército norteamericano. Las variantes incluyeron un volquete, un furgón topográfico, camión de auxilio y otro de alquitranado.

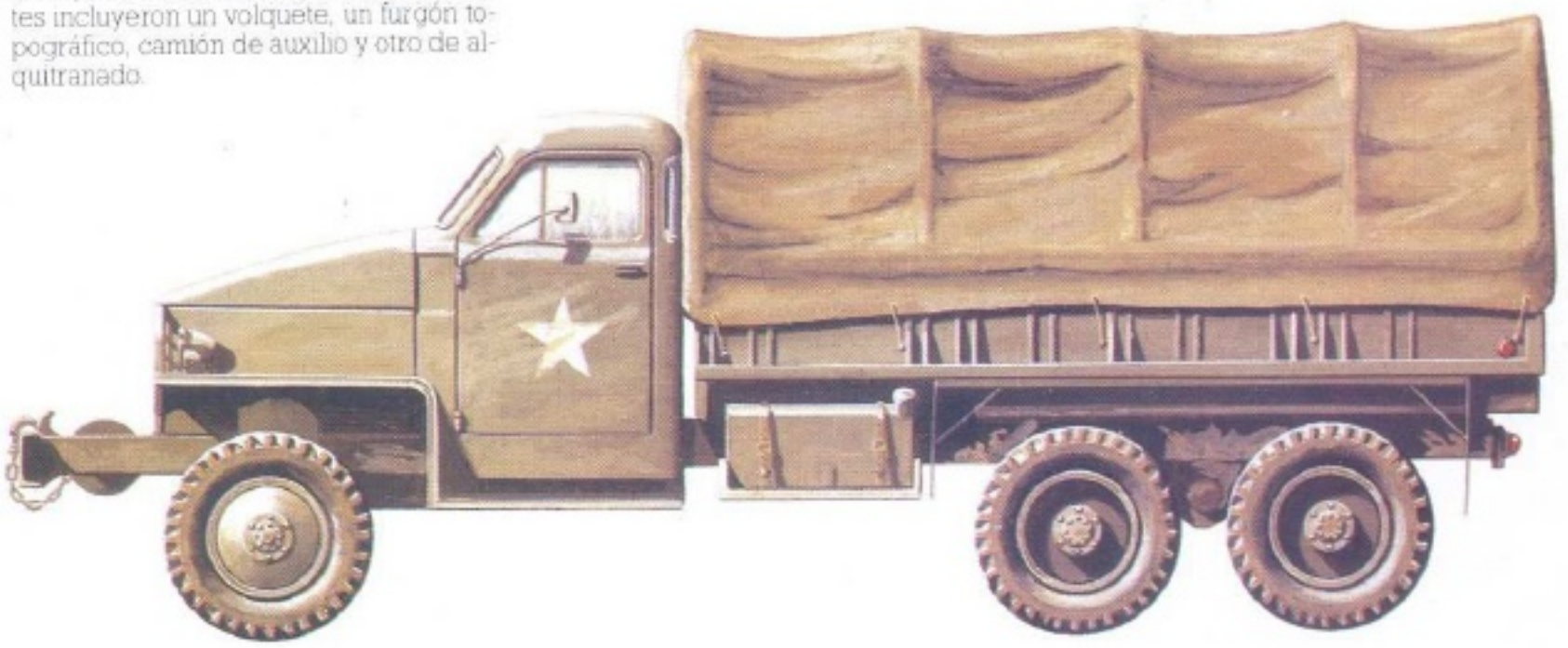


Imperial War Museum

Características
Diamond T 968
Planta motriz: un motor de gasolina de seis cilindros Hercules RXC de 106 hp.
Dimensiones: longitud 6,82 m; anchura 2,44 m; altura 3,01 m.
Peso: vacío 357 kg; cargado 11 939 kg.
Prestaciones: velocidad máxima 64 km/h; autonomía 266 km.

El transporte de ataque William Tilghman *se carga con suministros para los ejércitos aliados en el noroeste de Europa. Son visibles los dos tipos principales de camión medio, incluido el AFKWX 6 × 6 de cabina sobre el motor, fabricado también por la GMC.*

Studebaker produjo casi 200 000 camiones de 2 1/2 toneladas, similares a los GMC 6 ×.6, pero más de la mitad de esta producción fue a parar a la Unión Soviética bajo la ley de Préstamos y Arriendos. Muchos se construyeron con la cabina cerrada tipo comercial.

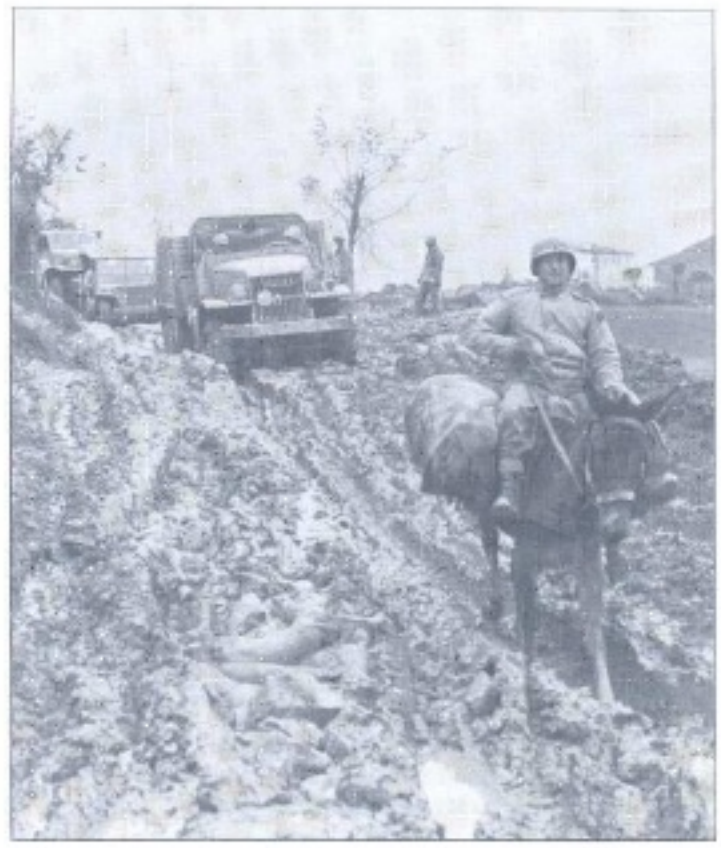


Medio millón de «*Jimmies*»

La «ruptura» desde Normandía y la destrucción por los soviéticos del Grupo de Ejércitos Central alemán en el frente del Este presentó en el verano de 1944 a los Aliados problemas logísticos formidables. En el corazón del inmenso esfuerzo de transporte, el camión GMC 6 × 6 de 2 1/2 toneladas, conocido como* Jimmy, *operó en cantidades mayores que ningún otro vehículo pesado de transporte.

En 1939, el diseño de camiones militares norteamericanos estaba normalizado: sólo se consideraban por los fabricantes comerciales dos de cada modelo de clase. Las clases de vehículos serían de 1/2 tonelada, 1 1/2 tonelada, 2 1/2 toneladas, cuatro toneladas, 7 1/2 toneladas, y los fabricantes deberían competir por los contratos de producción. En 1941, únicamente 16 fabricantes se seleccionaron para concurrir, y sus productos incluirían tantas partes mecánicas y accesorios comunes como fuera posible. Hasta junio de 1940, los *Quartermaster Corps* habían examinado y aprobado tres tipos de vehículos: el Dodge 4 × 4 de 1 1/2 tonelada, el GMC 6 × 6 de 2 1/2 y el Mack 6 × 6 de seis toneladas.

En aquellos momentos, Europa se encontraba en guerra y la participación norteamericana parecía muy probable. Una vez fue operativo el acuerdo de Préstamo y Arriendo, se embarcaron hacia Gran Bretaña los primeros camiones GMC 6 × 6. Antes de seguir, merece la pena echar una ojeada al desarrollo inicial y a los primeros modelos de serie. En 1939, estaba en producción el GMC ACKWX353 de origen civil y de amplio uso generalizado en Estados Unidos. En realidad muy pocos prestaron servicio en combate aunque el modelo se empleó por millares en las Fuerzas Armadas y La Guardia Nacional. Muchos aún seguían en activo después de la guerra. El modelo de mayor éxito (y probablemente el vehículo de «piel blanda» más famoso de la segunda guerra mundial después del *Jeep*) fue el CCKW. Al igual que todos los camiones norteamericanos, se desarrolló a partir de componentes civiles.



US Army

La soleada Italia no siempre lo era tanto, y al sur de Bolonia, en octubre de 1944, la mula era el mejor medio de transporte. Sin embargo, los Jeep *y los GMC* «Jimmy» *de 2 1/2 toneladas progresaban a duras penas sobre el barro.*

¡Ruptura!

Cuando el recién creado 3.er Ejército del general George S. Pattón inició la ruptura aliada en agosto de 1944 desde Normandía, se convirtió en el heraldo de un avance sostenido y persistente que estiraría la base logística instalada en la costa del Canal. Las principales necesidades de un ejército moderno son la gasolina, la munición y los alimentos y, hasta la limpieza del estuario del Scheldt, en noviembre de 1944, tales suministros tuvieron que transportarse en camiones que recorrían cientos de kilómetros a través de Francia hacia las zonas donde combatían las puntas de lanza, en las fronteras de Alemania.

Gran fiabilidad

Durante los años siguientes la fiabilidad de estos camiones fue magnífica y, de hecho, continúa 40 años después. Los primeros modelos tenían la cabina de paneles de acero sustituida a partir de 1943 (como en todos los modelos norteamericanos) por un toldo y pantallas laterales de loneta. Con esta transformación se perdieron las bellas líneas de la cabina de acero pero se obtuvo un ahorro de peso y un perfil más bajo. Se conservó la cabina de paneles en los modelos ya en servicio y este tipo sirvió hasta los setenta en numerosos países. Los encargos iniciales para modelos de control normal se hicieron a la Yellow Truck Company, una firma en cuya propiedad participaba la GMC y que sería absorbida en su totalidad por el complejo. El capó comercial normalizado, en producción por aquel entonces, se reemplazó por una simple unidad de acero prensado con guardabarros cuadrados.

Desde el principio, la Yellow Truck Company tuvo dificultades para fabricar las numerosas cantidades de camiones requeridas, una situación en parte resuelta al solicitarse a Studebaker que iniciara la producción de camiones de este tipo. Por alguna razón, los camiones Studebaker empleaban prensados distintos en la cabina y el capó y tenían un motor Hércules. A causa de su diseño no normalizado, se exportaron la mayor parte de estos vehículos Studebaker. Al tomar la

Bruce Robertson

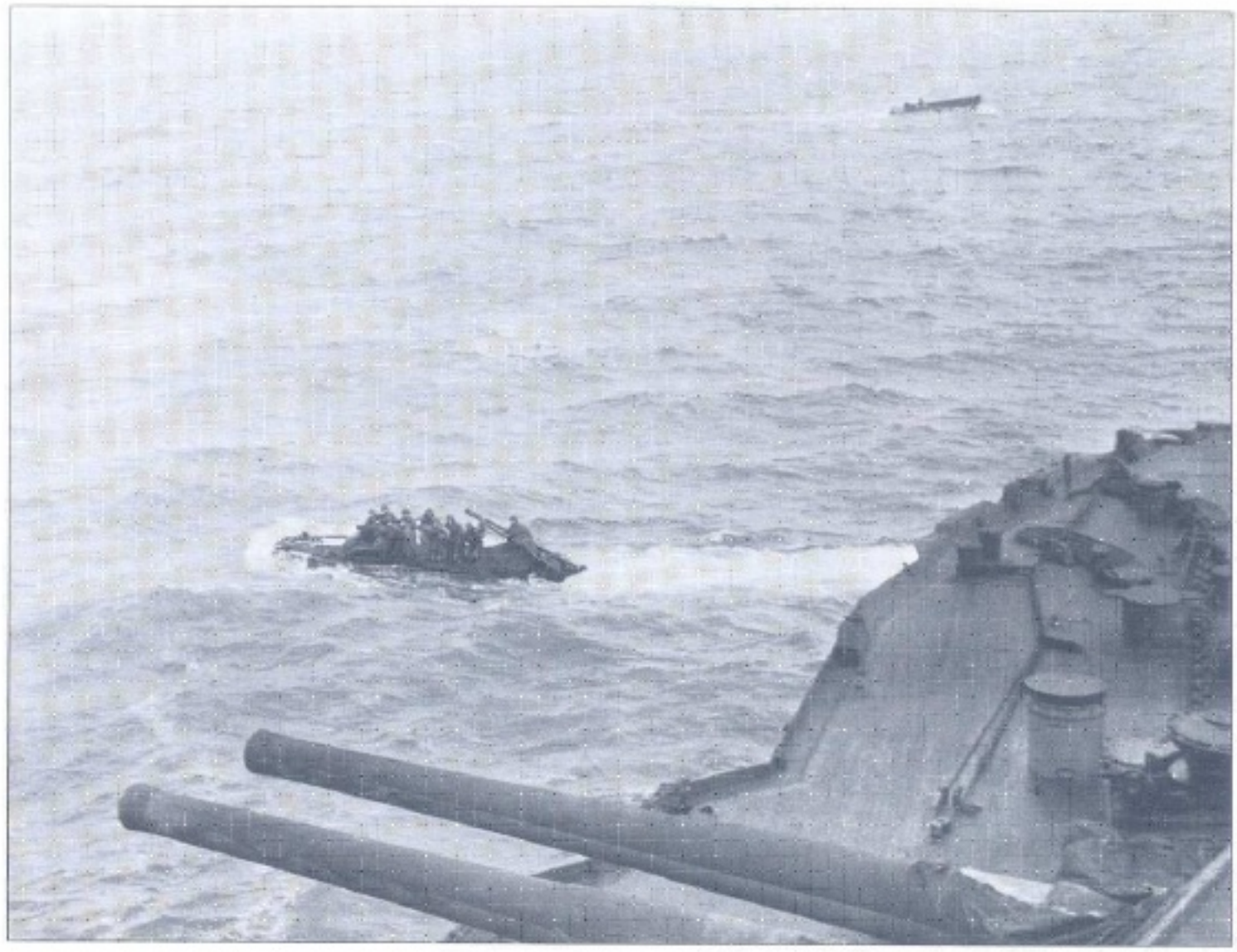
Algunos LST desembarcan suministros directamente en la cabeza de playa de Normandía. Los camiones GMC 6 × 6 de 2 1/2 toneladas se encontraban a la cabeza de la descarga de los principales suministros en St Lô.

GMC a su cargo a la fábrica de la Yellow Truck Company, la producción aumentó con celeridad y también se concedieron contratos externos a Reo y a International Harvester.

Problemas de carga

El avión de transporte Douglas C-54, empleado al final de la guerra, estaba equipado con tren de aterrizaje triciclo, lo que dejaba la carga a más de 3,05 m del nivel del suelo: la carga y descarga hubiera sido casi imposible con los camiones convencionales y se hubiera ocasionado serios daños al avión, a los suministros y a los camiones. Por eso, Garwood produjo una carrocería especial de alta elevación a emplear con el chasis del ACKWX353. El sistema hidráulico elevador de tijera utilizaba un puertón trasero ajustable a las distintas alturas de los aviones y la alimentación hidráulica provenía de una tubería telescópica instalada en la parte posterior de la subestructura.

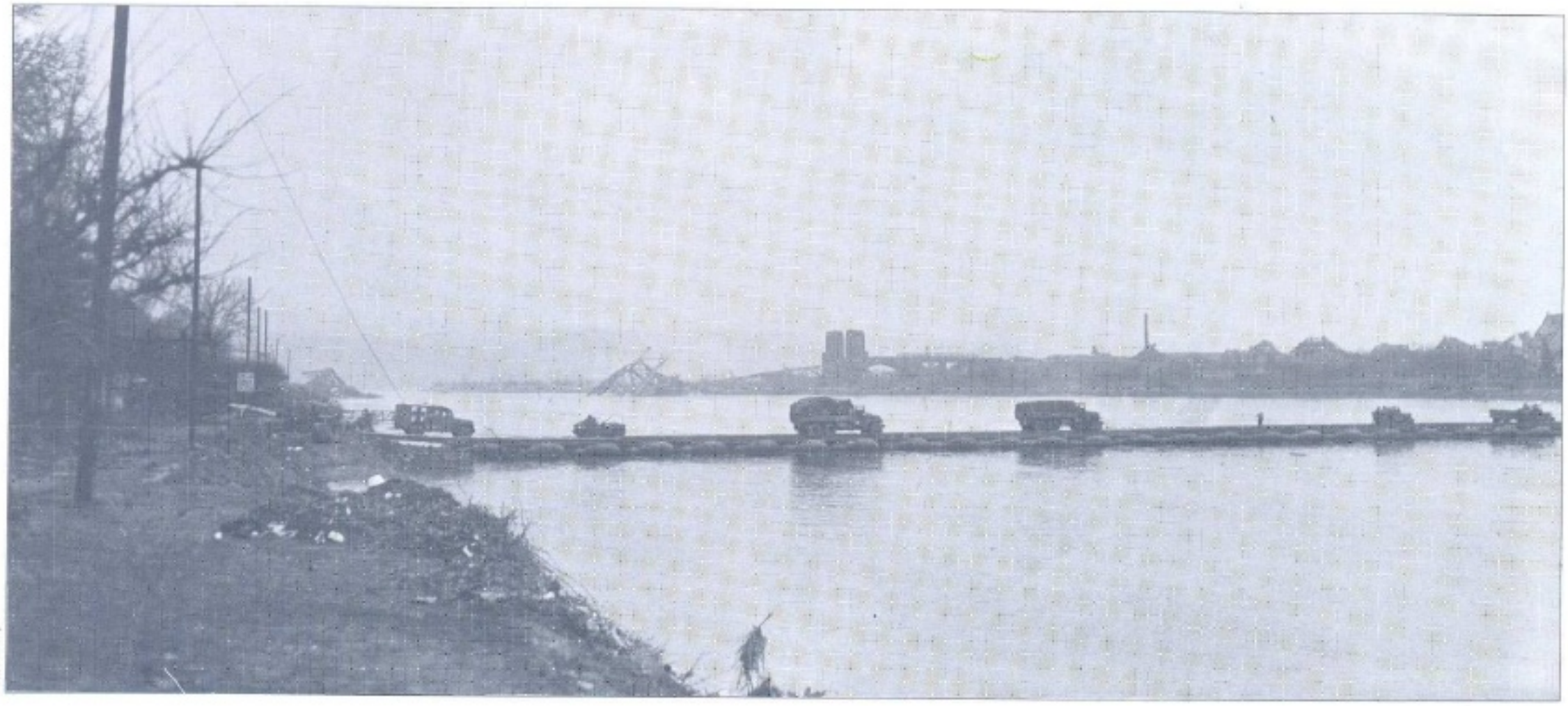
Se construyeron muy pocos GMC de 2 1/2 toneladas como camiones auxiliares, aunque a menudo se destinaban para esta función un par de entre los tipos disponibles. El camión de servicio químico M1 se caracterizaba por un canal doble en el que podía instalarse una cabria elevadora. Su función principal consistía en transportar barriles químicos y se construyó un cajón especial para alojar los materiales descontaminadores adecuados. Se realizó un camión de mayor complejidad en su manejo, adecuado para la Fuerza Aérea del Ejército, que consistía en dos estructuras en forma de U de arriba abajo; desde arriba, las atravesaba una viga de doble canal para transportar el cabrestante empleado en el transporte de bombas entre los depósitos de municiones y los aviones. La Heil Company de Milwaukee, Wisconsin, fue la encargada de fabricar esta carrocería y esta estructura, de la que se produjeron 2 286 unidades. Una de las más extrañas aplicaciones del CCKW consistió en un tractor de seis ruedas para arrastrar semirremolques; la mayoría de ellos se basaron en el tractor Chevrolet NK-G-7113 4 × 4.



National Archive

Una de las adaptaciones más inusuales del Jimmy *fue el DUKW, del que aquí se ve un ejemplar a la proa del veterano USS* Arkansas *el Día D. En 1945 se construyeron más de 21 000 camiones anfibios.*

Un importante desarrollo en el éxito de los desembarcos anfibios aliados la constituyó la introducción de un camión totalmente anfibio, el DUKW. Este sorprendente vehículo, originado a partir de la urgente necesidad de descargar suministros desde los buques hasta la costa cuando muchas instalaciones portuarias se encontraban fuera de servicio y los buques, con frecuencia, se veían obligados a esperar semanas sin poder descargar. Se empleó un chasis normalizado GMC de 2 1/2 toneladas y una carrocería hidrodinámica. Se construyó un modelo piloto y se le mostró al Ejército norteamericano, aunque al principio no se le recibió con mucho entusiasmo. Por aquel entonces, el coronel McAuliffe se enfrentaba con el problema de desembarcar suministros en las playas europeas. Tras una introducción y demostración, McAuliffe realizó un encargo para 2 000 vehículos, los primeros de unos 21 000 construidos hasta el final de 1945. Desde el punto de vista técnico, parecía que se podían utilizar la planta motriz, la transmisión,



US Army

Donde iban los ejércitos, allí iba el Jimmy. *Un convoy atraviesa el Rin sobre el puente de pontones construido para sustituir el famoso puente de Remagen (observable en último plano) que, finalmente, se vino abajo diez días después de su captura.*

caja de cambios y todos los componentes mecánicos GMC sin demasiados problemas. La decisión de economizar acero llevó a la construcción del compartimento del conductor en madera contrachapada, aunque el casco se fabricaba con planchas de acero soldadas. El túnel de la hélice se elevó todo lo posible en la parte posterior de la carrocería como compromiso entre la posición trasera para aumentar la eficacia y la posición delantera de modo que redujese la vulnerabilidad. Para achicar el agua del interior se especificaron tres bombas de sentina: una bomba manual de autopreparación en el colector de escape, una de alerta de alta capacidad y una manual para ser usada cuando girase el eje de propulsión.

Vehículos del Préstamo y Arriendo

Probablemente, los primeros vehículos GMC 6 × 6 puestos en acción fueron los primeros modelos enviados a Gran Bretaña bajo el acuerdo de Préstamo y Arriendo. La primera acción registrada con unidades norteamericanas tuvo lugar en el escenario del Pacífico, aunque se emplearon mayores cantidades en Europa y el Norte de África. El primero de ellos inició la actividad durante el asalto aliado en el noroeste de África: aquí, en el transcurso del avance a través del paso de Kasserine, los alemanes destruyeron muchos. Tras la derrota de las fuerzas del Eje en África, los Aliados se centraron en la invasión de Sicilia e Italia y en los posteriores desembarcos en Francia. En el transcurso de estas campañas, los GMC de 2 1/2 toneladas (o «*Jimmy*» como se les conocía en el combate) actuaron con un gran éxito.

Quizás la mayor necesidad de camiones llegó con la invasión del noroeste de Europa. En las primeras fases posteriores al «Día D», sólo pudieron operar un número limitado de camiones debido al tamaño de la cabeza de playa y los vehículos, en cierto modo, quedaron obstaculizados en sus movimientos. El DUKW logró bastante durante estos primeros días antes de que pudieran instalarse los pontones «Mulberry», al llevar pertrechos desde los buques hasta la playa antes de que los suministros se transportasen en camiones a primera línea. Unos 60 días más tarde, unos 2 000 DUKW operaban en la costa de Normandía, 800 de ellos con los británicos. A lo largo de estos primeros días, por todas partes flotaba demasiada chatarra lo que provocaba numerosos daños en las hélices y timones de los DUKW. Por ello se produjeron muchas tragedias con estos vehículos, pero éste era un hecho esperado dado el entorno con el que estos vehículos debían operar.

Desembarcos de DUKW

Algo similar sucedió con los desembarcos de obuses de los infantes de marina norteamericanos ocurrió con los DUKW durante los desembarcos de Iwo Jima, en el Pacífico. Doce DUKW cargados tenían que aterrar desde su buque de desembarco de carros: en plena mar gruesa, el primer vehículo no tardó en hundirse con cañón y tripulación, y el mismo destino sufrieron los siete siguientes. Cuatro DUKW consiguieron iniciar el viaje hacia la costa: dos DUKW se hundieron en la orilla, lo que hacía imposible el rescate de los cañones y sólo dos obuses pudieron entrar en acción.

De nuevo en Europa, el avance desde Normandía dejaba largas líneas de suministros que debían mantenerse. Sin ellas, los inmensos ejércitos aliados hubieran tenido que detenerse (y en ocasiones lo hicieron) por lo que se organizaron rutas especiales de suministros, de ellas la más famosa la norteamericana «*Red Ball Express*». Esta organización enviaba camiones día y noche en rutas seleccionadas, despejadas de todo tráfico civil y militar no esencial, y, debido a las estrechas carreteras francesas tuvo que trazarse un sistema de carreteras de sentido único. Los suministros se cargaban en St Lô y luego eran descargados en una zona al oeste de París. En el camino de vuelta, los camiones viajaban por una ruta distinta con lo que creaban un inmenso lazo. Los camiones GMC de 2 1/2 toneladas se emplearon a centenares en esta ruta para transportar combustible, suministros y municiones. Numerosos camiones remolcaban vagones de carga o de combustible. Como era de esperar, el largo viaje exigía un gran esfuerzo a los conductores y a los camiones por lo que se colocaron estaciones de mantenimiento y recuperación a lo largo de la ruta. Unas 132 compañías de camiones se emplearon en los primeros días de esta línea de suministros.

Los camiones GMC de 2 1/2 toneladas aún siguen en servicio y los de propiedad francesa en 1985 se han vendido como excedentes. Israel todavía dispone del modelo en su inventario, al igual que otros países del tercer mundo.

US Army

En enero de 1945 el empuje alemán a través de las Ardenas había quedado embotado. Vehículos de la 90.ª División de Infantería atraviesan el centro de Bastogne, defendido por la 101.ª División Aerotransportada.

Robert Hunt Library

El «Red Ball Express» fue una de las clásicas rutas logísticas militares reservadas para el tráfico militar. Al civil le estaba prohibido utilizar las carreteras con el fin de permitir una máxima fluidez en la logística del frente.

EE UU

Camiones pesados Mack

La compañía Mack es uno de los fabricantes de camiones más antiguos de Estados Unidos aún existentes. Comenzó en 1889 como constructora de carretas. Con la llegada del motor de combustión, Mack se puso a la cabeza en el desarrollo de camiones y en 1939 estaba lo suficientemente establecida como para fabricar camiones de uso militar.

Los primeros modelos en entrar en servicio se entregaron a los británicos, quienes los emplearon en el desierto norteafricano. Pertenecían a dos tipos, ambos de 6 × 4, el Mack EXBX y el NR4. Suministrados en la forma de cabina y chasis, disponían de carrocerías para el transporte de carros de combate ligeros, tales como el M3 Stuart en aquellos momentos empleado por los británicos. El «NR» tenía rampas acopladas mientras que el EXBX presentaba un ajuste con bisagras, apodado «Rodillas de abeja». El NR4 también operó como camión de transporte general en las largas travesías a través del desierto. Los ejes de los *bogies* traseros se espacieron más de lo normal de forma que alojasen los enormes neumáticos de alta flotación 1 400 × 20, casi «obligados» con la arena blanda. Todas las cabinas del EXBX se construyeron en acero, basadas en el tipo civil de antes de la guerra. El «NR» tenía una cabina militar abierta con techo de loneta o se suministraba una cabina completamente de acero. Si se empleaba al vehículo en zonas calurosas, se instalaba un panel espaciador en el techo para que refrigerara. Muchos de estos camiones se usaron también para enviar suministros a la Unión Soviética a través de Persia. La famosa ruta de suministros «*Red Ball Express*», a través del noroeste de Europa, fue ampliamente frecuentada por los modelos NR, muchos de ellos tirando de remolques de cuatro ruedas. Quizás el más destacado de los camiones Mack, a causa de su gran tamaño y potencia, fue el NO 6 × 6 de 7 1/2 toneladas, empleado por los Ejércitos norteamericano y británico para remolcar artillería pesada, por ejemplo los obuses de 155 mm. Una característica poco corriente del modelo NO era que no disponía de la habitual junta universal en la tracción de las ruedas delanteras, a cambio de un mecanismo reductor biselado doble en los extremos del eje que permitía tanto la tracción como la dirección. La mayoría de las versiones británicas de la posguerra presentaban la instalación de este elemento. Durante la segunda guerra mundial el Ejército canadiense también fue usuario de camiones pesados Mack.

Arriba. La cabeza tractora Mack Modelo NO2 6 × 6 de 7 1/2 toneladas fue desarrollada para remolcar el cañón de 155 mm Long Tom y obuses de 8 pulgadas. Otros modelos fueron usados como auxiliares.

Características

Mack NO

Planta motriz: un motor Mack EY de seis cilindros y una potencia de 159 hp.

Dimensiones: longitud 7,54 m; anchura 2,62 m; altura 3,15 m.

Peso: vacío 12 701 kg; cargado 19 813 kg.

Imperial War Museum

Arriba. El camión Mack NM de 6 × 6 de 6 toneladas se desarrolló a partir de un diseño comercial de 1939, aunque su concepción era similar al tipo básico construido por White.

JAPÓN

Camiones japoneses

La industria japonesa produjo camiones de líneas similares a las de otros países, pero en cantidades mucho más reducidas. En el extremo más ligero de la escala hubo camiones 4 × 2 de 1 1/2 a 2 1/2 toneladas. Característico de este tipo fue el camión de carga Nissan 80, basado en el American Federal CDE. Los camiones vendidos al mercado civil pertenecían al mismo diseño y se ofreció un atractivo subsidio como anticipo de la necesidad de movilizar vehículos. El Toyota KB 4 × 2 de 1 1/2 toneladas estaba impulsado por un motor de seis cilindros y 65 hp en el que también se evidenciaba la influencia de un diseño norteamericano, ya que se basó en el Chevrolet Modelo 1936. El vehículo de carga Nissan 180 de 2 1/2 toneladas fue un modelo tardío caracterizado por su cabina de madera. Una versión modificada con cabina de paneles de acero la emplearon las Fuerzas de Autodefensa Japonesas durante la posguerra. Con mucho, el vehículo más popular de la industria de camiones japonesa se considera al Isuzu Tipo 94, fabricado en configuración de 6 × 4 con algunos modelos en 4 × 2. Se construyeron unas 40 variantes distintas sobre este chasis. Surgió un interesante desarrollo con el anfibio Toyota SUKI: la carrocería presentaba forma hidrodinámica y estaba fabricado con paneles de acero, mientras que los ejes y las ruedas quedaban suspendidos bajo la carrocería. Se construyeron casi 200 ejemplares.

Aunque el Isuzu básico de 6 × 4 y 1 1/2 toneladas se utilizó como tractor y camión para funciones generales, se construyeron con este chasis unas 40 variantes aptas en funciones especiales.

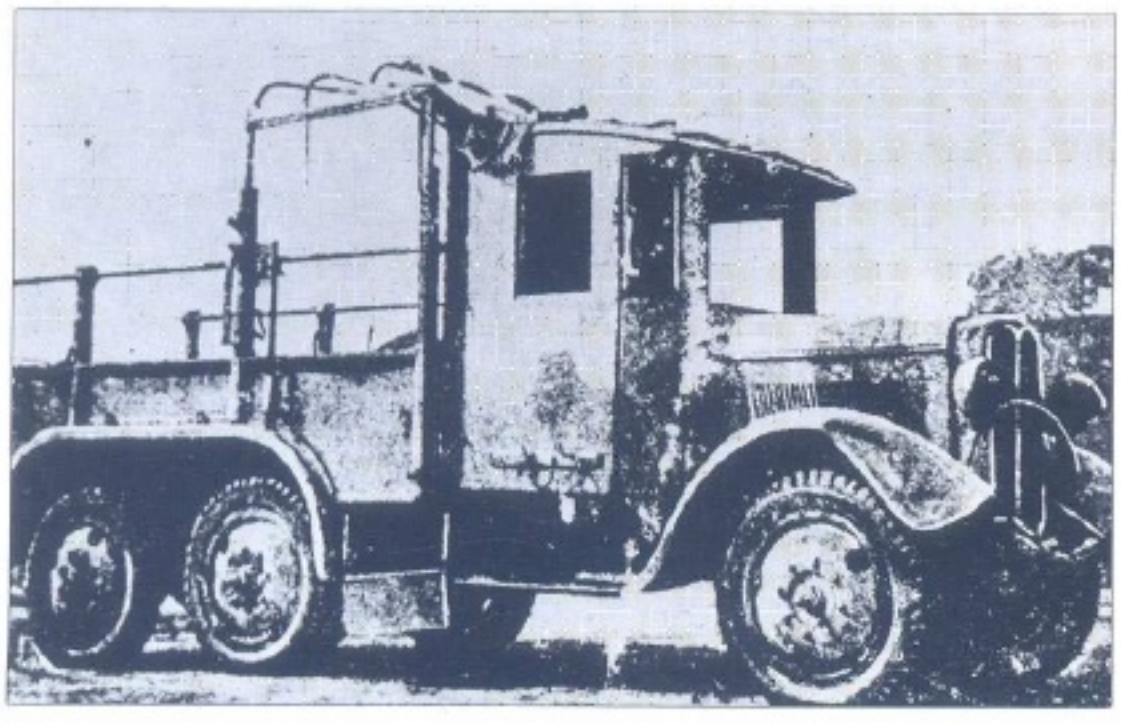
Características

Isuzu Tipo 94

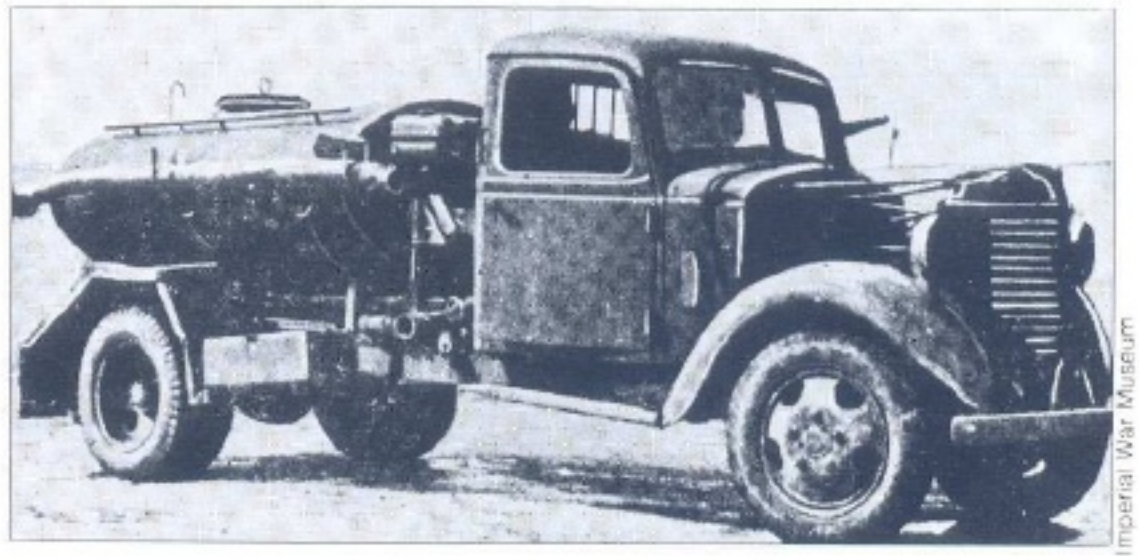
Planta motriz: un motor diesel de cuatro cilindros y 70 hp (Tipo 94A) o un motor diesel de seis cilindros (Tipo 94B).

Dimensiones: longitud 5,43 m; anchura 1,95 m; altura 2,25 m.

A menudo, el suministro de agua constituyó un problema en el extendido imperio insular de Japón, por lo que se emplearon camiones como el Nissan 180 4 × 2 de 1 1/2 toneladas como aljibes de agua.



Imperial War Museum



Imperial War Museum